Die Funktion des Spediteurs in der schweizerischen Verkehrswirtschaft

Band 1: Text

Inauguraldissertation
zur Erlangung der Würde eines
Doctor rerum politicarum
der Rechts- und wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Bern

vorgelegt von
Ulrich Seiler
von Bönigen

1981 Buchdruckerei Gebr. Grünig, Unterseen—Interlaken

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547616_0014

Die Funktion des Spediteurs in der schweizerischen Verkehrswirtschaft

Band 1: Text

Inauguraldissertation
zur Erlangung der Würde eines
Doctor rerum politicarum
der Rechts- und wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Bern

vorgelegt von
Ulrich Seiler
von Bönigen

1981 Buchdruckerei Gebr. Grünig, Unterseen—Interlaken

Die Fakultät hat diese Arbeit am 29. Januar 1981 auf Antrag von
Prof. Dr. Hans-Reinhard Meyer als Dissertation angenommen, ohne damit zu den darin ausgesprochenen Auffassungen Stellung nehmen zu wollen.

Nachdruck oder Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Verfassers.

Ulrich Seiler
Schulhausstrasse 7
3800 Unterseen

Der verkehrs- und somit auch volkswirtschaftliche Informationsstand zum schweizerischen Speditionsgewerbe war bis anhin im Vergleich zu demjenigen anderer Verkehrszweige eher bescheiden. Mit der vorliegenden Arbeit ist es unter anderem hoffentlich gelungen, einen konstruktiven Beitrag zur Schliessung dieser Informationslücke zu leisten.

Es gereicht mir zur höchst angenehmen Pflicht, Herrn Professor Dr. Hans-Reinhard Meyer sowohl für das am Thema als solchem bekundete Interesse als auch für seine Unterstützung in Form zahlreicher Anregungen und Ratschläge herzlich zu danken. Mein Dank richtet sich im weiteren an die Anbieter von bzw. Nachfrager nach Spediteurleistungen und deren Fachorganisationen, die mir durch Beantwortung der ihnen zugestellten Fragebogen sowie Gewährung von Interviews, verbunden mit fachspezifischen Hinweisen, ein Wesentliches zum guten Gelingen der ganzen Untersuchung beitrugen. Nebst Spediteuren und Verladern darf ich ebenfalls Frachtführer - allen voran die Schweizerischen Bundesbahnen - für ihre Mithilfe in meinen Dank einschliessen. Ganz besonders verbunden fühle ich mich meiner Frau Gemahlin für die Reinschrift dieser Arbeit sowie all jenen Personen, die mir im Rahmen meiner Studie auf irgend eine Art und Weise ihre wertvollen Dienste zur Verfügung stellten.

Unterseen, Februar 1981 Der Verfasser

INHALTSVERZEICHNIS

		Seite
Abbildungsverzeichnis		VI
0.	Einleitung	1
0.1	Thema	1
0.2	Ziel	7
0.3	Methode / Vorgehen	7
1.	Begriffsbestimmung	11
1.1	Spedition als Zweig des Verkehrswesens	11
1.2	Mittler- bzw. Vermittlerfunktion zwischen Verlader und Frachtführer als zentrales Element zur wirtschaftlichen Begriffsbestimmung	13
1.3	Rechtliche Begriffsbestimmung nach schweizerischem Recht unter besonderer Berücksichtigung der damit verbundenen Haftungsprobleme	21
2.	Historische Entwicklung des Spediteurs	32
3.	Funktionen sowie Spezialisierungen des Spediteurs	38
3.1	Hauptfunktionen	40
3.1.1	Vermittlerfunktion	41
3.1.1.1	Transportplanung	42
3.1.1.2	Transportorganisation	45
3.1.1.3	Transportkontrolle	46
3.1.2	Sammelfunktion	48
3.1.2.1	Historische Entstehung der speditionellen Sammelfunktion	48
3.1.2.2	Definition und nähere Beschreibung der Sammeltätigkeit des Spediteurs	49

		Seite
3.1.2.3	Frage des Selbsteintrittes durch den Spediteur im Sammelverkehr	55
3.1.2.4	Betriebs- und volkswirtschaftliche Vorteile des Sammelladungsverkehrs	58
3.2	Nebenfunktionen	62
3.2.1	Frachtführer	63
3.2.1.1	Flächen- und Knotenpunktverkehr	63
3.2.1.2	Camionnage	67
3.2.2	Lagerhaltung und Umschlag	70
3.2.3	Verzollung	76
3.2.4	Versicherung	78
3.2.5	Behandlung des Gutes	79
3.2.6	Inkasso und Bevorschussung	81
3.2.7	Vermittlung bzw. Abschluss von Frachtverträgen	82
3.3	Zusatzfunktionen	85
3.4	Spezialisierungen	86
4.	Analyse des Angebotes	90
4.1	Datenbeschaffung	90
4.1.1	Persönliche Befragung	90
4.1.2	Schriftliche Befragung	91
4.1.2.1	Fragebogen	93
4.1.2.2	Grundgesamtheit, Festlegung der Befragungsmasse	94
4.1.2.3	Probebefragung (Pilot Test)	96
4.1.2.4	Durchführung der Befragung	97
4.1.2.5	Rücklauf	98
4.1.2.6	Auswertung	99
4.2	Spediteurorganisationen	99
4.2.1	Lokale Spediteurorganisationen	100
4.2.2	Nationale Spediteurorganisationen	101
4.2.2.1	Schweizerischer Spediteur-Verband	101
4.2.2.2	Vereinigung für eine Transport-Ordnung im schweizerischen Speditionsgewerbe	102

		Seite
4.2.3	Internationale Spediteurorganisation	106
4.3	Unternehmungen nach Standorten und Verbandszugehörigkeit	107
4.4	Niederlassungen (Hauptsitze und Filialen) nach Standorten	110
4.5	Beschäftigte nach Standorten, Funktionen, Verbandszugehörigkeit und Hauptsitz der Unternehmungen	112
4.6	Unternehmungen nach Standorten, Anzahl Beschäftigten und Verbandszugehörigkeit	116
4.7	Niederlassungen (Hauptsitze und Filialen) nach Standorten und Anzahl Beschäftigten	116
4.8	Beschäftigte nach Grösse der Niederlassungen (Hauptsitze und Filialen) und Funktionen	117
4.9	Unternehmungen nach Standorten und Anzahl Filialen	118
4.10	Filialen nach Standorten und Anzahl Beschäftigten	118
4.11	Unternehmungen mit Mutterhaus im Ausland nach Standorten und Anzahl Beschäftigten	119
4.12	Firmengründungen nach Zeit, Ort und Anzahl Beschäftigten	119
4.13	Unternehmungen nach Standorten und Anzahl Beschäftigten mit bzw. ohne Schiffahrts-Linienagentur	121
4.14	Unternehmungen nach Standorten und Anzahl Beschäftigten mit bzw. ohne Reisebüro	121
4.15	Lager- bzw. Umschlagflächen nach Unternehmungsstandorten, Grösse und Anzahl Beschäftigten	122
4.16	Fahrzeugparks nach Unternehmungsstandorten, Funktionen, Grösse und Anzahl Beschäftigten	123
4.17	Problem der ausländischen Konkurrenz nach Standorten und Anzahl Beschäftigten der befragten Unternehmungen	125
4.18	Problem der Ausschaltung des Spediteurs nach Standorten und Anzahl Beschäftigten der befragten Unternehmungen	126
4.19	Problem des Preisdruckes nach Standorten und Anzahl Beschäftigten der befragten Unternehmungen	126
4.20	Angemessenheit der Verdienstspannen nach Standorten und Anzahl Beschäftigten der befragten Unternehmungen	127

		Seite
4.21	Vier Grössen zum betrieblichen Rechnungswesen	129
5.	Analyse der Nachfrage	134
5.1	Datenbeschaffung	134
5.1.1	Persönliche Befragung	134
5.1.2	Schriftliche Befragung	134
5.1.2.1	Fragebogen	135
5.1.2.2	Grundgesamtheit, Festlegung der Befragungsmasse	136
5.1.2.3	Probebefragung (Pilot Test)	140
5.1.2.4	Durchführung der Befragung	141
5.1.2.5	Rücklauf	142
5.1.2.6	Auswertung	145
5.2	Unternehmungen mit bzw. ohne EDV-Anlage zur Erledigung von Transport- bzw. Speditionsaufgaben	146
5.3	Firmeneigene internationale Transport- bzw. Speditionsabteilungen	149
5.4	Zusammenarbeit zwischen Verlader und Spediteur	152
5.4.1	Zusammenarbeit mit einem einzigen bzw. mit mehreren internationalen Spediteuren	152
5.4.2	Art der eingesetzten Spediteure	155
5.4.3	Gründe für den Einsatz des Spediteurs	155
5.5	Betrachtung der Güterverkehrsaufkommen 1978 nach verschiedenen Gesichtspunkten	157
5.5.1	Aufteilung der Transportvolumina nach Inland- und grenzüberschreitendem Verkehr mit bzw. ohne Einsatz des Spediteurs	157
5.5.2	Grenzüberschreitender Verkehr unter Einschaltung des Spediteurs nach Verkehrsträgern und Herkunft bzw. Bestimmung	160
5.5.3	Aufteilung des nicht durch Spediteur vermittelten Transportvolumens	164
5.5.4	Spediteureinsatz nach Firmen mit und Firmen ohne internationale Transport- bzw. Speditionsabteilung	164

		Seite
5.6	Der Spediteur nach Wunsch und in Wirklichkeit aus Verladersicht	166
5.7	Bestimmung des Leitungsweges	170
5.8	Transparenz der von Schweizer Spediteuren unterbreiteten Offerten und Möglichkeit zu deren Kontrolle	174
5.9	Information durch Schweizer Spediteure über wirtschaftliche Gegebenheiten im Ausland	176
5.10	Voraussichtlicher Einsatz des Spediteurs in den kommenden Jahren	178
5.11	Schadenfälle aufgrund auftragsrechtlichen Verschuldens des Spediteurs sowie deren Regulierung	181
5.12	Transportkostenanteil in Prozenten der gesamten Produktekosten	184
5.13	Interesse an einer Verladerorganisation sowie Bekanntheitsgrad der Schweizerischen Vereinigung der Transportbenützer	186
6.	Gegenwärtiger Stand des schweizerischen Speditionsmarktes unter Berücksichtigung möglicher Entwicklungstendenzen	191
6.1	Das schweizerische Speditionsgewerbe als Teil einer übergeordneten Verkehrs- bzw. Volkswirtschaft	191
6.2	Die schweizerische Spedition in der weltwirtschaftlichen Verflechtung von morgen	197
Literaturverzeichnis		204
Anhang		

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Nr.		Seite
1	Wichtige Marktforschungsmethoden im Ueberblick	10
2	Entscheidungsmatrix zur Bestimmung der Verkehrsträger bzw. Verkehrsmittel	44
3	Sammelladungsspedition	50
4	Beteiligte am Sammelladungsverkehr	54
5	Unternehmungen nach Standorten und Verbandszugehörigkeit	109
6	Niederlassungen (Hauptsitze und Filialen) nach Standorten und Ort des Hauptsitzes	111
7	Beschäftigte nach Standorten	113
8	Beschäftigte nach Standorten und Tätigkeitsbereichen	114
9	Methoden zur Festlegung der Befragungsmasse	138
10	Unternehmungen mit bzw. ohne EDV-Anlage zur Erledigung von Transport- bzw. Speditionsaufgaben	147
11	Firmeneigene internationale Transport- bzw. Speditionsabteilungen	150
12	Zusammenarbeit mit einem einzigen Hausspediteur	153
13	Zusammenarbeit mit mehreren internationalen Spediteuren	154
14	Art der eingesetzten Spediteure	156
15	Der Spediteur nach Wunsch und in Wirklichkeit aus Verladersicht	168
16	Von Schweizer Spediteuren verlangte Preise im Vergleich zum Leistungsangebot	169
17	Bestimmung des Leitungsweges	171
18	Transparenz der von Schweizer Spediteuren unterbreiteten Offerten	175
19	Information durch Schweizer Spediteure über wirtschaftliche Gegebenheiten im Ausland	177
20	Voraussichtlicher Einsatz des Spediteurs in den kommenden Jahren	180
21	Schadenfälle aufgrund auftragsrechtlichen Verschuldens des Spediteurs	182
22	Schadenregulierung bei auftragsrechtlichem Verschulden des Spediteurs	183
23	Transportkostenanteil in Prozenten der gesamten Produktekosten	185

Nr.		Seite
24	Interesse an einer Verladerorganisation	187
25	Bekanntheitsgrad der Schweizerischen Vereinigung der Transportbenützer Swiss Shippers' Council (SSC)	189

0. EINLEITUNG

0.1 THEMA

Allgemeines

Mehrmals wurde der Verfasser der vorliegenden Arbeit - insbesondere von Spediteuren - gefragt, wie er denn eigentlich auf die Idee zur Behandlung obigen Themas gekommen sei. Es mag somit von einigem Interesse sein, wenn diese Frage vorerst kurz beantwortet wird.

Im Rahmen seiner verkehrswirtschaftlichen Vorlesungen im Wintersemester 1978/79 an der Universität Bern machte Professor Hans-Reinhard Meyer unter anderem auch Ausführungen zu den Verkehrszweigen. Diese beinhalten die grossen organisatorischen Unterteilungen des Verkehrswesens, welche die gleichartigen Betriebe zusammenfassen.[1)]

Bei der funktionalen Gliederung der Verkehrszweige[2)] kam Professor Meyer auf die Spedition zu sprechen und erklärte, leider wisse man inbezug auf schweizerische Verhältnisse dieses Gewerbes noch recht wenig. Insbesondere was empirisches Datenmaterial zur wirtschaftlichen Bedeutung des Spediteurs anbelange, sei der Informationsstand eher bescheiden. Deshalb sähe er hier ein interessantes Gebiet für einen Doktoranden.

Aufgrund dieser Idee besuchte der Verfasser vorliegender

---

1) vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Der Verkehr, II. Allgemeine Grundlagen und Grundbegriffe. Vorlesung an der Universität Bern. Wintersemester 1978/79.

2) Näheres unter Kapitel 1.

Arbeit mehrere Speditionsunternehmungen, um das Speditionsgewerbe an Ort und Stelle näher kennen zu lernen. Im weiteren ging es darum, herauszufinden, ob diese Firmen gegebenenfalls bereit wären, Informationen über ihre Betriebe abzugeben, und wie sie die "Antwortfreudigkeit" der übrigen Schweizer Spediteure beurteilten.

Sowohl die grossen als auch die mittleren und kleinen unter den in einer ersten Runde konsultierten Spediteurunternehmungen zeigten sich recht interessiert an einer solchen Untersuchung und versicherten, sie würden diese im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützen. Die Frage der Auskunftsbereitschaft ihrer Branchenkollegen wurde für unseren Fall mehrheitlich als ziemlich günstig eingestuft, da es sich nicht um eine interessengebundene Arbeit handeln würde.

Ebenfalls beim Schweizerischen Spediteur-Verband sowie den lokalen Spediteurorganisationen fiel das Echo sehr positiv und ermutigend aus.

Jedoch nicht bloss die Anbieter von Spediteurleistungen unterstützten obige Idee, sondern ebensosehr die Nachfrager, das heisst die Verladerschaft, sicherten ihre Mithilfe und Unterstützung zu.

Die Bilanz unserer Erkundigungen sah somit recht gut aus. In Anbetracht dieser positiven Ausgangslage und der definitiven Zustimmung durch Professor Meyer wurde die Bearbeitung des Themas in Angriff genommen.

Begriffliches

Gemäss dem Titel der vorliegenden Arbeit geht es hier hauptsächlich um verkehrswirtschaftliche Betrachtungen und Ueberlegungen. Der Begriff der Verkehrswirtschaft umfasst jenen Teil einer Volkswirtschaft, welcher sich mit

der räumlichen Uebertragung von Personen, Gütern und Nachrichten befasst.[1] In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass Verkehr nicht pauschal als in sich produktiv bezeichnet werden kann. Es ist dabei zu unterscheiden zwischen Verkehr mit Produktionscharakter[2] und Verkehr mit Konsumcharakter[3].

Für den Verkehr mit Produktionscharakter kann zur Veranschaulichung das Geldwesen herangezogen werden: "Die Volkswirtschaft kann ebensowenig von der Geldseite her durch blosse Vermehrung der Geldzeichen wie von der Transportseite her durch blosse Vermehrung der Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel belebt werden. So wie die Geldmenge auf den reibungslosen Güteraustausch abgestimmt sein muss, so ist der Umfang des Verkehrsapparates sorgfältig auf die restlose Befriedigung der Transportbedürfnisse der Wirtschaft abzustimmen."[4] Diese Aussage ist aber nicht etwa dem Postulat einer generellen Minimalisierung des Transportaufwandes gleichzusetzen. Das in diesem Zusammenhang zu berücksichtigende Problem der Standortwahl von Produktionsstätten zeigt dies deutlich. Sehr oft ist nämlich im Interesse von "... Produktivitätszuwächse(n, der Verf.), die in der Produktion durch erhöhte Spezialisierung (Arbeitsteilung, Gesetz der Massenproduktion, economies of large scale production) realisiert werden können, ..."[5], ein vermehrter Transportaufwand zu bejahen, sofern der Saldo aus zusätz-

---

1) vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Der Verkehr, II. Allgemeine Grundlagen und Grundbegriffe. Vorlesung an der Universität Bern. Wintersemester 1978/79.

2) Sämtlicher Güterverkehr, beruflich motivierter Personenverkehr, Teile des Nachrichtenverkehrs.

3) Personenverkehr zu Rekreationszwecken, Teile des Nachrichtenverkehrs.

4) Meyer, Hans-Reinhard: Der Verkehr und seine grundlegenden Probleme. Basel 1956, S. 31.

5) Bloech, Jürgen F.; Ihde, Gösta-B.: Betriebliche Distributionsplanung zur Optimierung der logistischen Prozesse. Würzburg, Wien 1972, S. 12.

lichen Kosten und zusätzlichem Ertrag positiv ausfällt. Einzig unter der Annahme, dass Transport nicht durch Produktion und umgekehrt ersetzt werden kann - das Transportaufkommen also als gegeben betrachtet wird -, ist ein optimaler Beitrag des Verkehrssektors zu dem zu maximierenden Sozialprodukt gewährleistet, wenn die Gesamtkosten für die Summe aller Verkehrsleistungen minimal sind.[1] Dies ist jedoch eine vereinfachende theoretische Annahme, welche auf die tatsächlichen wirtschaftlichen Gegebenheiten nicht zutrifft, denn "Transport kann durch Produktion, Produktion durch Transport ersetzt werden, ... Ein Gut kann mit niedrigeren Transportkosten und höheren Produktionskosten an einem näher gelegenen Ort oder mit höheren Transportkosten und niedrigeren Produktionskosten an einem ferner gelegenen Ort gewonnen werden."[2] Es gilt somit unter ökonomischen Gesichtspunkten immer zu beurteilen, welche Faktorkombination am günstigsten ausfällt.

Anders verhält es sich hingegen beim Verkehr mit Konsumcharakter. Reiseverkehr zu Rekreationszwecken zum Beispiel kann einem Konsumakt gleichgesetzt werden. Eine Vermehrung dieses Verkehrs wirkt sich inbezug auf das oben zitierte verkehrspolitische Ziel eines optimalen Beitrages des Verkehrssektors zu dem zu maximierenden Sozialprodukt (als übergeordnetem wirtschaftspolitischem Ziel) positiv aus.

Alle Verkehrsleistungen - ob mit Produktions- oder Konsumcharakter - sind Dienstleistungen. Ein wichtiges Merkmal der Dienst- und somit auch der Verkehrsleistung als Betriebsleistung besteht in der Tatsache, dass sie in dem

---

1) vgl. Stohler, Jacques: Die Integration des Verkehrs. Europäische Erfahrungen und Probleme. Veröffentlichungen der List-Gesellschaft, Bd. 33. Reihe A: Studien des List-Instituts, hrg. von Harry W. Zimmermann. Basel, Tübingen 1963, S. 126.

2) Predöhl, Andreas: Verkehrspolitische Probleme der europäischen Integration. Schiene und Strasse, 11(1961), hrg. von Leo Brandt. Dortmund 1961, S. 54.

Moment konsumiert werden muss, wo sie angeboten wird, wenn sie zur Marktleistung werden soll.

Der Spediteur befasst sich von seiner Hauptfunktion her mit der Vermittlung von Güterverkehrsleistungen und gehört folglich zum Sektor des Verkehrs mit Produktionscharakter.

Die Entstehung und Entwicklung des Spediteurgewerbes ging einher mit dem Prozess der räumlichen Arbeitsteilung. Wie noch zu zeigen sein wird, umfasst seine Vermittlertätigkeit gesamtwirtschaftlich betrachtet unter anderem vornehmlich folgende zwei Funktionen:

1. "... er hat dazu beizutragen, dass ein gegebenes Verkehrsaufkommen[1] unter Berücksichtigung der qualitativen Ansprüche an die Transportleistungen mit den jeweils geringsten Transportkosten befördert wird."[2]

2. "Er hat ausserdem durch die Erschliessung neuer Transportwege die Expansionsmöglichkeiten der räumlichen Arbeitsteilung transparent zu machen."[3]

Im Zusammenhang mit den der Spedition obliegenden Funktionen spricht L. Illetschko pauschalierend von einer "... schwierige(n, der Verf.) Organisationsaufgabe, (die, der Verf.) einen derart flüchtigen und rasch sich abwickelnden Vorgang,

---

1) Diese Aussage steht nicht im Widerspruch zur gemachten Feststellung auf Seite 4, wonach das Transportaufkommen an sich aus verkehrspolitischer Optik nicht als gegeben zu betrachten werden braucht, da die Substitutionsmöglichkeit von Produktion durch Transport und umgekehrt besteht. Für den Spediteur hingegen erscheint die Nachfrage nach Verkehrsleistungen im Moment ihres Auftretens als eine gegebene Grösse, für welche die Frage der Substituierbarkeit einzig im Hinblick auf die Zukunft relevant werden könnte.

2) und 3) Jürgensen, Harald: Die Zukunftsaussichten des Spediteurs. Vortrag am X. Weltkongress der FIATA. Gekürzte Fassung. In: Internationale Transportzeitschrift, 29(1967)39, S. 4096.

wie es die Transporte sind, ... in eine regelmässige und sicher kontrollierbare und kontrollierte Leistung zu verwandeln"[1] hat.

Nach Spediteur und Verkehrswirtschaft bleibt noch der Begriff Funktion als dritter Bestandteil unseres Themas kurz zu umschreiben. "Das Wort ""Funktion"" wird in der Betriebswirtschaftslehre ausser im mathematischen Sinne noch mit dem Begriffsinhalt ""Tätigkeit"" bzw. ""Leistung"" oder ""Aufgabe"" versehen, oder aber so definiert, dass beide Möglichkeiten der Bestimmung des Begriffsinhaltes (Tätigkeit bzw. Leistung und Aufgabe) offenbleiben."[2]

Abgesehen vom mathematischen Aspekt wird der Begriff Funktion in den nachstehenden Betrachtungen und Ueberlegungen möglichst umfassend angewendet und dementsprechend weit ausgelegt. So wird insbesondere der wirtschaftlichen Bedeutung - nebst den erwähnten Begriffsinhalten wie Tätigkeit, Leistung und Aufgabe - grosses Gewicht beigemessen.

H. Marré hält in seinen Ausführungen zu den Handelsfunktionen unter anderem fest: "Handelsfunktionen wären somit das, was der Handel für das Ganze bewirkt (bzw. bewirken soll), als dessen Teil er zu verstehen ist."[3]

Bezogen auf unsere Betrachtungen kann somit abgeleitet werden: Die Funktion des Spediteurs ist das, was er für die Verkehrswirtschaft und damit für die Volkswirtschaft bewirkt (bzw. bewirken soll), als deren Teil er zu verstehen ist.

---

1) Illetschko, Leopold L.: Transport-Betriebswirtschaftslehre. 2., neu bearb. Aufl. Wien, New York 1966, S. 37.

2) Lexa, Hans: Speditions- und Lagerhausbetriebe. Enzyklopädie der Betriebswirtschaftslehre IV, Handwörterbuch der Absatzwirtschaft, hrg. von Bruno Tietz. Stuttgart 1974, Sp. 3612.

3) Marré, Heribert: Handelsfunktionen. Enzyklopädie der Betriebswirtschaftslehre IV, Handwörterbuch der Absatzwirtschaft, hrg. von Bruno Tietz. Stuttgart 1974, Sp. 710.

0.2 ZIEL

In Anbetracht der bereits eingangs angetönten Informationslücken zum schweizerischen Speditionsmarkt setzten wir uns folgende Hauptziele:

1. Ermittlung und Beschreibung der Haupt- und Zusatztätigkeiten des Spediteurs in der modernen Wirtschaft.

2. Erarbeitung eines statistischen Quellenbandes als Nachschlagewerk für interessierte Kreise und als Grundlage für weitere Arbeiten.

3. Eingehende Untersuchung von Angebot und Nachfrage auf dem schweizerischen Markt im Sinne einer Struktur- bzw. Branchenanalyse.

4. Zusammenfassende Betrachtung und Kommentierung der Frage nach der verkehrswirtschaftlichen und demzufolge auch volkswirtschaftlichen Stellung bzw. Funktion des Speditionsgewerbes in der Schweiz.

0.3 METHODE / VORGEHEN

Vom Vorgehen her betrachtet, stand als zentrales Problem ganz eindeutig die Daten- und Informationsbeschaffung im Vordergrund, und zwar sowohl auf Seiten des Angebotes als auch der Nachfrage. Wie bereits eingangs hervorgehoben, steht an einschlägiger Literatur und statistischen Quellen nicht sehr viel zur Verfügung, vor allem was schweizerische Verhältnisse anbelangt.

Zudem sind die vorhandenen Beiträge und Werke neueren

Datums - abgesehen von einigen Ausnahmen[1] - hauptsächlich juristischen Themen gewidmet, oder sie befassen sich vorwiegend mit betriebswirtschaftlichen Einzelproblemen wie zum Beispiel dem Rechnungswesen im Speditionsgewerbe, dem Marketing usw.

Freilich wurden die Speditionsunternehmungen im Rahmen der eidgenössischen Betriebszählungen 1965 und 1975 ebenfalls erfasst. Sie bildeten jedoch beide Male keine geschlossene Einheit für sich. Im Jahre 1965 figurierten sie zusammen mit "Autotransporte und Fuhrhalterei" als "Betriebsart 7005"[2] und 1975 mit "Verpackung" als "Wirtschaftsart 7131"[3]. Einzelwerte zur Spedition sind demzufolge aufgrund dieser Betriebszählungen nicht ersichtlich.

Für Betrachtungen mit nicht speziell quantitativem Charakter wie historischen Abriss, Begriff des Spediteurs, eingehende Beschreibung seiner verschiedenen Tätigkeiten konnten wir uns nebst einigen Publikationen aus der Schweiz vor allem auf Literatur aus der Bundesrepublik Deutschland stützen.

Zwecks Analyse des Angebotes und der Nachfrage auf dem schweizerischen Speditionsmarkt musste hingegen in Anbetracht des nur sehr spärlich vorhandenen Sekundärmaterials zur Methode der Primärerhebung gegriffen werden. Diese erfolgte im Sinne von persönlichen, telefonischen und schriftlichen Befragungen. Anhand der schematischen Ueber-

---

1) So u.a. Meier, Walter: Der Speditionsmarkt der Schweiz. Basel 1975.

2) Verzeichnis der Wirtschaftsgruppen und Betriebsarten, hrg. vom Eidgenössischen Statistischen Amt. Bern 1965, S. 22.

3) Allgemeine Systematik der Wirtschaftszweige, hrg. vom Eidgenössischen Statistischen Amt. Bern 1975, S. 28.

sicht auf Seite 10 ist ferner ersichtlich, dass es sich dabei weder um rein "quantitative" noch um rein "qualitative" Umfragen handelte, sondern um sogenannte Mischformen. Diese Erhebungen werden unter den Kapiteln "Analyse des Angebotes" und "Analyse der Nachfrage" eingehend beschrieben und kommentiert.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass in methodischer Hinsicht vier Instrumente im Vordergrund standen:

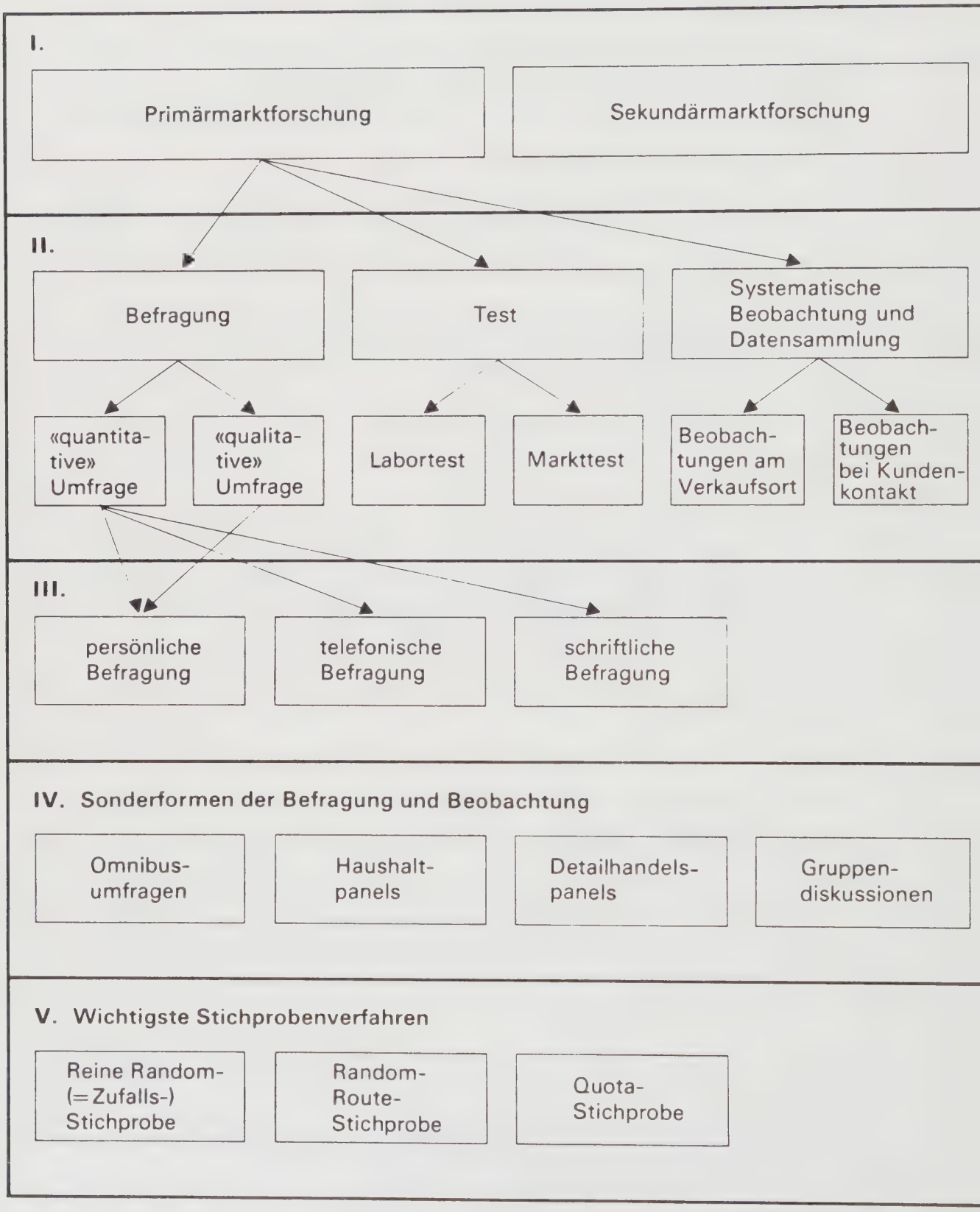
1. Studium und Auswertung von Sekundärmaterial (Literatur, Beiträge in Fachzeitschriften usw.)

2. persönliche Befragung

3. schriftliche Befragung

4. telefonische Befragung. (Diese wurde als Ergänzung zur schriftlichen Befragung eingesetzt und spielte eher eine untergeordnete Rolle.)

Abbildung 1: Wichtige Marktforschungsmethoden im Ueberblick[1)]



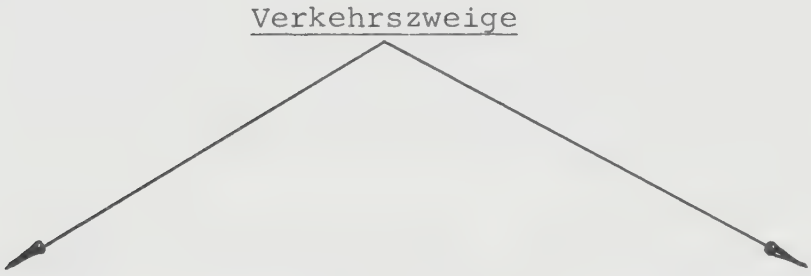
1) Kühn, Richard: Marktforschung für die Unternehmungspraxis. Methoden, Entscheide, Kontrollen. In: Die Orientierung Nr. 67, hrg. von der Schweizerischen Volksbank. Bern 1978, S. 10.

1. BEGRIFFSBESTIMMUNG

1.1 SPEDITION ALS ZWEIG DES VERKEHRSWESENS

Das Verkehrswesen umfasst die Gesamtheit der technischen und organisatorischen Einrichtungen zum Zwecke der räumlichen Uebertragung von Personen, Gütern und Nachrichten.

Die grossen organisatorischen Unterteilungen des Verkehrswesens, welche die gleichartigen Betriebe zusammenfassen, sind die Verkehrszweige. Letztere lassen sich nach funktionalen (aufgabenmässigen) Kriterien einerseits und nach technischen Kriterien andererseits gliedern:



Funktionale Gliederung

Beispiele:

- Post- und Nachrichtenverkehr
- grossräumiger Verkehr
- regionaler Verkehr
- lokaler Verkehr
- städtischer Personenverkehr
- Spedition
- Reisevermittlung
- Lagerung
- Beherbergung und Verpflegung von Reisenden

Technische Gliederung

Beispiele:

- schienengebundener Verkehr
- Strassenverkehr
- Binnenschiffahrt
- Hochseeschiffahrt
- Leitungsverkehr
- Luftverkehr

Die funktionale Gliederung basiert auf den Hauptaufgaben der betreffenden Verkehrszweige, während die technische Gliederung die Verkehrsträger bzw. die entsprechenden Verkehrsmittel anvisiert.[1)]

Wie obige Darstellung zeigt, lässt sich die Spedition als ein nach funktionalen Kriterien gegliederter Verkehrszweig definieren.[2)]

Im Zusammenhang mit der funktionalen und technischen Gliederung der Verkehrszweige zeigt sich deutlich, dass die Begriffe Verkehr und Transport nicht als Synonyme zu betrachten sind. Während "Die Bezeichnung Transport ... der Beförderung als solcher, also dem Transport im engeren Sinne, vorbehalten (bleibt, der Verf.) ... rechnen (wir, der Verf.) zum Verkehr auch die kommerziellen Funktionen, die mit dem Transport verbunden sind, selbst wenn sie unabhängig von den eigentlichen Transportbetrieben in selbständigen Unternehmungen durchgeführt werden."[3)]

Der Begriff Verkehr ist diesen Ausführungen zufolge eindeutig umfassender als derjenige des Transportes.

---

1) vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Der Verkehr, II. Allgemeine Grundlagen und Grundbegriffe. Vorlesung an der Universität Bern. Wintersemester 1978/79.

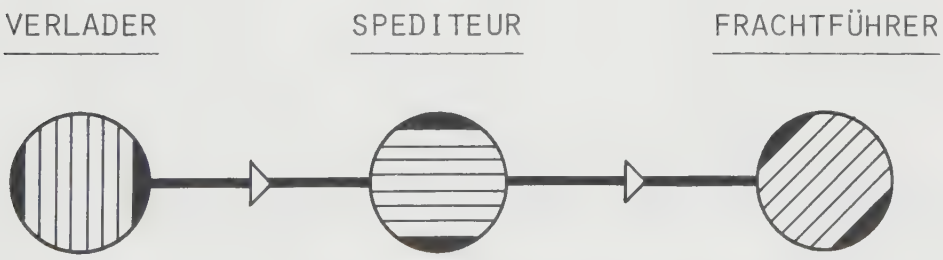
2) vgl. auch Meyer, Rudolf: Eisenbahn und Spedition im Spannungsfeld zwischen Kooperation und Konkurrenz. In: Schienen der Welt, (1978)11, S. 840.

3) Predöhl, Andreas: Verkehrspolitik. Grundriss der Sozialwissenschaft, hrg. von Harald Jürgensen und Andreas Predöhl, Bd. 15. 2., verb. und erw. Aufl. Göttingen 1964, S. 12.

1.2 MITTLER- BZW. VERMITTLERFUNKTION ZWISCHEN VERLADER UND FRACHTFÜHRER ALS ZENTRALES ELEMENT ZUR WIRTSCHAFTLICHEN BEGRIFFSBESTIMMUNG

"Nach dem italienischen Zeitwort spedire (abfertigen, befördern) wäre eigentlich ein jeder beliebige Versender von Waren, sei es für eigene oder für fremde Rechnung, ein Spediteur. Aber das zugrunde liegende lateinische expedire hat eine weniger allgemeine Bedeutung; verwandt mit pes, pedis, der Fuss, heisst es ursprünglich: den Fuss frei machen, losfesseln, loswickeln. In der Tat hat der gewerbsmässige Spediteur seinen Kunden über die Schwierigkeiten beim Versand hinwegzuhelfen, ihn aus gewissen, dem Verkehr anhaftenden Fesseln zu befreien."[1)]

Aus dieser Umschreibung vom Wortbegriff und dessen Bedeutung geht unter anderem hervor, dass der Spediteur eine Stellung zwischen dem Verlader[2)] (als Nachfrager nach Transportleistungen) einerseits und dem Frachtführer[3)] (als Anbieter von Transportleistungen) andererseits einnimmt:



1) Täuber, Carl: Speditionsgewerbe. Reichesbergs Handwörterbuch der schweizerischen Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung, Bd. III, Teil I. Bern 1909 - 1911, S. 700.

2) nach deutschem Handelsgesetzbuch (HGB § 407) "Versender" genannt.

3) "Frachtführer ist, wer gegen Vergütung (Frachtlohn) den Transport von Sachen auszuführen übernimmt", Art. 440, Abs. I OR.
Schönenberger, Wilhelm: Schweizerisches Obligationenrecht. Textausgabe mit Einleitung, Anmerkungen, Ausführungserlassen und Sachregister. 31. Aufl. Zürich 1973, S. 187.

"Es muss betont werden, dass die Speditionstätigkeit darin besteht, Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Organisation des Ortsveränderungsprozesses und nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit der eigentlichen Ortsveränderung auszuführen."[1] Diese Feststellung kann im Rahmen der Betrachtungen zur Begriffsbestimmung im engeren Sinne nicht oft genug unterstrichen werden. Denn sehr oft werden gerade die Begriffe Spediteur und Frachtführer bzw. Camionneur (Rollfuhrunternehmer) synonym verwendet, was aufgrund des soeben Gesagten als unrichtig zu bezeichnen ist.[2] "In seiner eigentlichen speditionellen Tätigkeit führt er (der Spediteur, der Verf.) keine Transporte aus ..."[3] Wie wir später noch sehen werden, soll das aber nicht heissen, dass eine Speditionsfirma nicht im Rahmen von Zusatz- bzw. Ergänzungsleistungen unter anderem auch noch als Frachtführerin auftreten kann. "Freilich gibt es Speditionsbetriebe, welche zugleich Transportabteilungen unterhalten, aber es handelt sich dabei um Nebenleistungen, die ebenso wie die Lagerei die vermittelnde Tätigkeit zwischen verladender Wirtschaft und Verkehrsträgern unterstützen sollen."[4]

---

1) Marzec, Jan: Die Spedition im integrierten Transportsystem. In: Internationale Transportannalen 1976, S. 129.

2) Selbstverständlich haben Tätigkeiten wie Annoncenspediteure, Zeitungsspediteure usw. mit Spediteuren im verkehrswirtschaftlichen Sinne ebenfalls nichts zu tun.
vgl. Vadnai, Eugen: Die Stellung des Spediteurs in der arbeitsteiligen Verkehrswirtschaft. Budapest 1924, S. 10.

Bei den sogenannten Möbelspediteuren ist zu beachten, dass es sich in den meisten Fällen um reine Frachtführer handelt, die sich hauptsächlich mit der Abwicklung von Umzugsgeschäften befassen, und daher die Bezeichnung Möbeltransporteur angebracht ist.
vgl. Hald, Karl: Handbuch für Spedition und Verkehr. 3., neu bearb. Aufl. Nürnberg, Düsseldorf, Berlin, Darmstadt 1954, S. 366.

3) Internationale Transportzeitschrift, 36(1975)43, S. 4931.

4) Illetschko, Leopold L.: Transport-Betriebswirtschaftslehre. 2., neu bearb. Aufl. Wien, New York 1966, S. 35.

Die wesensbestimmende Funktion des Spediteurs liegt jedoch ganz eindeutig und schwergewichtig in seiner Vermittlertätigkeit: "... die entscheidende verkehrswirtschaftliche Funktion der Spedition liegt darin, die Verkehrsnachfrage der Verlader und das Leistungsangebot der Transportunternehmen bestmöglich aufeinander abzustimmen. Spediteure handeln somit als Verkehrsmittler mit dem Ziel, eine rationelle Produktion von Transportleistungen sicherzustellen. Von den Verladern aus gesehen haben sie die Aufgabe, für Transportgüter die günstigste Beförderungsmethode und dabei gegebenenfalls die günstigste Leistungsverbindung verschiedener Verkehrsunternehmen zu wählen sowie neue, billigere und qualitativ bessere Transportmöglichkeiten aufzuspüren oder auch selber anzuregen."[1)]

Es geht beim Spediteur mit anderen Worten zur Hauptsache darum, einerseits im Interesse des Verladers "... für einen Transport ein optimales Verhältnis zwischen Transportpreis, Transportdauer und Transportsicherheit zu finden"[2)] und andererseits "... für den Verkehrsunternehmer zu einer optimalen Kapazitätsauslastung des Laderaums beizutragen."[3)] Oder etwas ausführlicher

---

1) Stellung und Aufgaben der Spedition in der modernen Wirtschaft. Gutachten der Gruppe A - Verkehrswirtschaft - des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium vom 5. Dezember 1970. Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium, Heft 14. Bonn 1970, S. 7.

2) Meister, Kurt: Funktionen und Aufgaben des Spediteurs. Vortrag am Seefracht-Seminar des Swiss Shippers' Council vom 24. - 26. Januar 1979 in Rüschlikon, S. 1.

3) Debling, Hans-Peter: Das nationale Sammelladungsgeschäft des Spediteurs im Güterkraftverkehr. Unter besonderer Berücksichtigung der §§ 413 Abs. 2 HGB, 14 ADSp und 20 GüKG. Zürich, Frankfurt M., Thun 1978, S. 9.

heisst das: "Aus der Art der Ware, der Menge, in der sie voraussichtlich befördert werden soll, der Art und dem Zustand der Verpackung, ihrem Wert und Liefertermin und schliesslich dem Bestimmungsort, sowie den geographischen und technischen Gegebenheiten, den möglichen Verkehrswegen und Verkehrsmitteln zwischen Abgangs- und Bestimmungsort, muss der Spediteur zu der zweckmässigsten Kombination hinsichtlich Auswahl des Verkehrsmittels und Verkehrsweges kommen."[1] Die Aufgabe des Spediteurs besteht demzufolge in einem mehrdimensionalen Optimierungsproblem, wobei zu beachten ist, dass die günstigste Transportvariante nicht unbedingt mit der billigsten identisch zu sein braucht, bildet der Preis doch bloss eine unter mehreren zu optimierenden Variablen.

Seine Hauptfunktion im Sinne der erwähnten Mittlerrolle verdankt der Spediteur insbesondere dem Umstand einer vielfach fehlenden oder zumindest ungenügenden Transparenz auf dem Verkehrsmarkt, und zwar sowohl auf Seite der Nachfrager nach als auch auf Seite der Anbieter von Transportleistungen. Oder wie H.St. Seidenfus sich ausdrückt: "... isoliert voneinander stehende Transportwünsche und Transportmöglichkeiten streben nach einem Ausgleich. Für eine möglichst reibungslose Abstimmung dieser Wünsche und Möglichkeiten bot sich überall da der Spediteur an, wo den beiden Marktparteien der Ueberblick fehlte."[2] Die Nachfrage nach Spediteurleistungen tritt somit nicht dort auf, wo die erforderliche Ueber-

---

1) Zäpfel, Kurt: Verkehrsnutzer und Spedition. In: Internationales Archiv für Verkehrswesen, 7(1955)14, S. 314.

2) Seidenfus, Hellmuth St.: Der Spediteur in der Verkehrswirtschaft. Heutige Stellung und künftige Bedeutung der Spedition und gewerblichen Lagerei innerhalb unserer Verkehrswirtschaft. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., B 17. Köln 1973, S. 1.

sicht zur wirtschaftlichsten Lösung der Transporte vorhanden ist, wie z.B. bei der "massenhaften Abwicklung homogener Güterströme", sondern vielmehr im internationalen Stückgutverkehr, der in mancherlei Hinsicht ein spezielles Know How verlangt.[1] Das Moment der mangelnden Uebersicht bzw. fehlenden Transparenz dürfte zudem beim Nachfrager stärker ins Gewicht fallen als beim Anbieter. Sein Wunsch der räumlichen Uebertragung eines Gutes von X nach Y erfordert vor allem im internationalen Verkehr sehr oft mehrere Transportvorgänge nebst einer ganzen Reihe weiterer Dienstleistungen. Hingegen offeriert der Anbieter von Transportleistungen in seiner ursprünglichen Funktion als Frachtführer bloss die für sein Verkehrsmittel spezifische Transportleistung als ein Teil der soeben beschriebenen Nachfrage. Das schlägt sich unter anderem in der Tatsache nieder, dass der Spediteur in der Lage sein soll, "... ein Gesamt-Optimum des Transportablaufes vorzuschlagen und zu errechnen. Ein Verkehrsunternehmen strebt nach seinem eigenen Betriebsoptimum und kann diese Aufgabe nicht erfüllen."[2]

Der Spediteur hat also summa summarum eine vielseitige und vielschichtige Aufgabe zu lösen. Eine Aufgabe, die in vielen Fällen auf den ersten Blick als komplex und undurchsichtig erscheint. Es kommt nicht von ungefähr, dass er oft als Architekt, Regisseur, Organisator, Anwalt usw. des Transportes bzw. Verkehrs bezeichnet wird.

---

1) vgl. Stellung und Aufgabe der Spedition in der modernen Wirtschaft. Gutachten der Gruppe A - Verkehrswirtschaft - des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium vom 5. Dezember 1970. Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium, Heft 14. Bonn 1970, S. 7 - 8.

2) Hölterling, Hasso: Wie können Mittel- und Kleinbetriebe das Angebot der Transportunternehmen ausnutzen? Transportkette 21. Schriftenreihe der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e.V. Frankfurt M. 1977, S. 69.

Die Internationale Föderation der Spediteurorganisationen FIATA spricht von "der Spinne im Transportnetz".[1] Mit Blick auf die Nachfrage ist auch etwa die Rede von einem verlängerten Arm der Industrie. Bezogen auf quantifizierbare Grössen seiner Hauptaufgabe gilt er als Kosten-, Raum- und Zeitdenker.

Das Speditionsgewerbe erfüllt in seiner ihm ursprünglich angestammten Aufgabe der Vermittlertätigkeit eine den Transport einleitende Funktion im Sektor Güterverkehr, die sich am ehesten mit derjenigen des Reisebüros im Personenverkehr vergleichen lässt.[2]

Die eigentliche speditionelle Tätigkeit, die aufgrund unserer Darlegungen darin besteht, "... in (das, der Verf.) Netz der Verkehrsbeziehungen zwischen räumlich getrennten Versendern und Empfängern ordnend einzugreifen"[3], verlangt eine Menge an Kenntnissen in den verschiedensten Bereichen; so sollte der Spediteur unter anderem Bescheid wissen über

- technische Möglichkeiten der vorhandenen Verkehrsmittel
- Tarifwesen
- Wettbewerbsverhältnisse auf dem Frachtenmarkt
- Besonderheiten einzelner Waren

---

1) FIATA NEWS, (1978)3.

2) vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Der Verkehr, II. Allgemeine Grundlagen und Grundbegriffe. Vorlesung an der Universität Bern. Wintersemester 1978/79.

3) Schott, Kornelius: Deckungsbeitragsrechnung in der Spedition. Eine Fallstudie zur Weiterentwicklung der Kosten-, Erlös- und Ergebnisrechnung in der Spedition unter besonderer Berücksichtigung des Sammelgutverkehrs mit Lastkraftwagen. 2., überarb. Aufl. Hamburg 1975, S. 16.

- Zoll- und Devisenvorschriften
- währungspolitische Verhältnisse
- Verkehrspolitik der einzelnen Verkehrsmittel[1)]

Bedingt durch die besprochenen "klassischen" Spediteuraufgaben ist gerade in dieser Branche kreatives und innovatives Denken und Handeln von ausschlaggebender Bedeutung. Der Erfolgreiche unter ihnen verfügt über ein grosses Mass an Phantasie und Ideen, muss er doch seinen Kunden immer wieder neue Kombinationen der aufgezählten Variablen präsentieren können, um im Markt zu bestehen. W. Hamm bestätigt dies, indem er sagt: "Sicherlich wird die Spedition ihre Aufgabe darin sehen müssen, Wünsche ihrer Kunden zu befriedigen. Das bedeutet jedoch in aller Regel mehr als ein rein reaktives Verhalten."[2)] Die Speditionsunternehmung sollte also in diesem Sinne darauf bedacht sein, stets eine das Transportgeschehen aktiv beeinflussende Pionierunternehmung zu sein und zu bleiben.

Dank der im reinen Speditionsbetrieb dominierenden dispositiven (anordnenden) Tätigkeiten ist an sich "... nur ein geringes Eigenkapital notwendig, da weniger die Kapitalausstattung wie die Organisation des Unternehmens das Wesen der Spedition bedingt."[3)]

---

1) vgl. Zäpfel, Kurt: Verkehrsnutzer und Spedition. In: Internationales Archiv für Verkehrswesen, 7(1955)14, S. 314 - 315.

2) Hamm, Walter: Die Bedeutung der Spedition für die weltwirtschaftliche Verflechtung in der Zukunft. Vortrag anlässlich der Festveranstaltung zum 100-jährigen Bestehen der Schenker & Co. GmbH. In: Internationale Transportzeitschrift, 33(1972)23, S. 2721.

3) Fischer, Guido: Fracht-, Speditions- und Lagergeschäft einschl. Post-, Flug- und Kraftfahrzeugverkehr, Binnenschiffahrt, Seeschiffahrt und Transportversicherung. Hamburg, Berlin, Leipzig 1931, S. 112.

In unseren bis dahin gemachten Ueberlegungen und Betrachtungen war die Rede vom Spediteur als Mittler bzw. Vermittler zwischen Verlader und Frachtführer. Dabei ging es vor allem darum, diese Tätigkeit als seine Hauptfunktion möglichst deutlich darzustellen und zu unterstreichen. Ob er nun die besagte Vermittlerrolle bloss auf Seite der Güterabfertigung, des Güterempfangs oder sowohl als auch wahrzunehmen hat, hängt vom Umfang seines jeweiligen Auftrages ab und war in diesem Zusammenhang von untergeordneter Bedeutung. Freilich lassen sich die verschiedensten Kombinationen zwecks Einschaltung des Spediteurs denken, wie die nachstehenden Beispiele zeigen:

"... 2. Versender - Spediteur - Frachtführer - Empfänger

3. Versender - Frachtführer - Spediteur - Empfänger

4. Versender - Spediteur - Frachtführer - Spediteur - Empfänger

5. Versender - Versandspediteur - Frachtführer - Empfangsspediteur - Empfänger

6. Versender - Versandspediteur - Frachtführer - Empfangsspediteur - Briefspediteur - Empfänger

7. Versender - Versandspediteur - Frachtführer - Empfangsspediteur - Vollmachtspediteur - Empfänger

8. Versender - Abfertigungsspediteur - Versandspediteur - Frachtführer - Empfangsspediteur - Empfänger"[1)]

---

1) Debling, Hans-Peter: Das nationale Sammelladungsgeschäft des Spediteurs im Güterkraftverkehr. Unter besonderer Berücksichtigung der §§ 413 Abs. 2 HGB, 14 ADSp und 20 GüKG. Zürich, Frankfurt M., Thun 1978, S. 13.

Aus diesen Varianten ist im übrigen ersichtlich: sobald mehrere Spediteure in ihrer organisierenden Funktion für denselben Transport zum Einsatz kommen, wird jedem - zwecks Unterscheidung - eine seiner Teilaufgabe bzw. Stellung in der betreffenden Kette entsprechende nähere Bezeichnung vorangestellt.

Mit der französischen Bezeichnung "transitaire" für den Begriff Spediteur wird seine zentrale Funktion der Vermittlertätigkeit deutlich unterstrichen. Im angelsächsischen Sprachraum wird er vielfach noch "forwarding agent" genannt, was eher einer genaueren Umschreibung bedarf, will man die erwähnte Mittlerrolle in den Vordergrund stellen. Die sinngemäss korrekte Uebersetzung von "Spediteur" ins Englische heisst "freight forwarder". Dieser Ausdruck wurde in den letzten Jahren vor allem durch FIATA[1)]-Kampagnen mit sichtlichem Erfolg gefördert.[2)]

1.3 RECHTLICHE BEGRIFFSBESTIMMUNG NACH SCHWEIZERISCHEM RECHT UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER DAMIT VERBUNDENEN HAFTUNGSPROBLEME

In Artikel 439 des schweizerischen Obligationenrechts wird der Spediteur wie folgt umschrieben: "Wer gegen Vergütung die Versendung oder Weitersendung von Gütern für Rechnung des Versenders, aber in eigenem Namen, zu besorgen übernimmt (Spediteur), ist als Kommissionär zu betrachten, steht aber in bezug auf den Transport der Güter

---

1) Näheres zur FIATA siehe S. 106 - 107.

2) vgl. Zeilbeck, Wilhelm: Die FIATA als Weltorganisation der Spediteure. In: Deutsche Verkehrs-Zeitung, Sonderausgabe zum 15. FIATA-Weltkongress vom 25. - 29.9.1977 in Los Angeles, S. 14.

unter den Bestimmungen über den Frachtvertrag."[1)]

Wie aus diesem Artikel hervorgeht, handelt es sich beim Spediteur vom Gesetz her um einen Kommissionär. Während der Einkaufs- oder Verkaufskommissionär[2)] in eigenem Namen für fremde Rechnung kauft oder verkauft, liegt die begriffswesentliche Aufgabe des Spediteurs im Abschluss und der Abwicklung von Frachtverträgen. "In rechtlicher Beziehung kann man den Spediteur daher als Frachtvertragskommissionär bezeichnen ..."[3)]

Von der juristischen Seite her betrachtet, steht beim Spediteurvertrag die Haftung im Mittelpunkt. Der Hauptgrund weshalb vor allem "... Fragen der Haftung, ... Lehre und Rechtsprechung beschäftigen"[4)], liegt in der dem Spediteur gemäss Artikel 439 OR zukommenden rechtlichen Doppelstellung: "... soweit die Durchführung eines Transportes an und für sich in Frage steht, wird der Spediteur den Bestimmungen über den Frachtvertrag unterstellt, bezüglich seiner übrigen Pflichten, die über diejenigen des eigentlichen Frachtführers hinausgehen, steht der Spediteur unter den Regeln über die Kommission und den Auftrag."[5)]

---

1) Schönenberger, Wilhelm: Schweizerisches Obligationenrecht. Textausgabe mit Einleitung, Anmerkungen, Ausführungserlassen und Sachregister. 31. Aufl. Zürich 1973, S. 186.

2) Art. 425 OR.

3) Guhl, Theo: Das schweizerische Obligationenrecht. 6., ber. Aufl., bearb. von Hans Merz und Max Kummer. Zürich 1972, S. 471.

4) Hofstetter, Josef: Der Auftrag und die Geschäftsführung ohne Auftrag. Schweizerisches Privatrecht, Bd. VII/2, Obligationenrecht, besondere Vertragsverhältnisse, hrg. von Frank Vischer. Basel, Stuttgart 1979, S. 163.

5) Dumont, Marc: Haftung des Spediteurs auf Grundlage des europäischen Speditionsgewerbes unter besonderer Berücksichtigung der allgemeinen Bedingungen des schweizerischen Spediteurenverbandes. Berner wirtschaftswissenschaftliche Abhandlungen, hrg. von Alfred Amonn, Hans Fehr, Richard König, Hans Töndury, Heft 25. Bern 1939, S. 12.

Demzufolge ist beim Spediteur haftungsmässig zu unterscheiden zwischen:

- der Haftung als Kommissionär und
- der Haftung als Frachtführer.

Nach dem Gesetz haftet er als Kommissionär für alle nicht unmittelbar unter den Transport fallenden Tätigkeiten. Es sind dies hauptsächlich transportvorbereitende, transporteinleitende sowie im Anschluss an den Transport anfallende Handlungen, wie:

- Abschluss von Frachtverträgen mit den zum Einsatz gelangenden Frachtführern
- Uebertragung des Speditionsgutes zur Abfertigungsstelle gemäss Weisungen des Speditionsauftraggebers (Verladers)
- Uebertragung des Speditionsgutes von der Bestimmungsstation zum Empfänger gemäss Weisungen des Speditionsauftraggebers
- Verzollung
- Einlagerung
- usw.[1)]

---

1) vgl. Gautschi, Georg: Berner Kommentar zum Obligationenrecht, 2. Abt.: Die einzelnen Vertragsverhältnisse. 6. Teilbd.: Besondere Auftrags- und Geschäftsführungsverhältnisse sowie Hinterlegung. 2., neu bearb. Aufl. Bern 1962, S. 130.

Gautschi, Georg: Die Haftung des Spediteurs nach schweizerischem Recht. Referat im Rahmen eines unter diesem Thema veranstalteten Symposiums vom 17.11.1976 in Basel. In: Internationale Transportzeitschrift, 37(1976)47, S. 5549.

Für den Transport an sich - das heisst die räumliche und zeitliche Verschiebung eines oder mehrerer Güter von X nach Y - haftet der Spediteur wie ein Frachtführer.[1] Dabei ist unerheblich, ob er den Transport mit eigenen Verkehrsmitteln (Selbsteintritt) oder unter Einschaltung Dritter durchführt.

Aus dieser Sachlage "... ergeben sich stets wieder Schwierigkeiten hinsichtlich der praktischen Abgrenzung zwischen der Tätigkeit, für welche er als Kommissionär gilt, und der Transporttätigkeit, für welche er wie ein Frachtführer einzustehen hat."[2]

Die Frage der Haftungsabgrenzung gegenüber dem Verlader (Auftraggeber) ist deshalb von so zentraler Bedeutung, weil die Kommissionärhaftung eine blosse Verschuldens- bzw. Sorgfaltshaftung ist, während der Frachtführer der wesentlich strengeren Kausalhaftung untersteht.

Bei der Verschuldens- bzw. Sorgfaltshaftung ist es Sache des Auftraggebers, ein Verschulden des Spediteurs nachzuweisen. Im Falle der Kausalhaftung hingegen haftet der Spediteur für jeglichen Transportschaden, ungeachtet ob er ihn verschuldet hat oder nicht. Diese Kausalhaftung kann nach Auffassung von G. Gautschi einzig durch "Fälle

---

1) "Kraft Frachtrechts wird der Spediteur zum Absender, während der Speditionsvertrag ihm gleichzeitig die Eigenschaften eines Frachtführers verleiht. So vereinigt der gleiche Rechtsakt in der gleichen Person völlig entgegengesetzte Rechtsqualitäten."
Hecht, Werner: Der Speditionsvertrag als Vertrag zugunsten Dritter. Abhandlungen zum schweizerischen Recht. Neue Folge, begr. von Max Gmür, hrg. von Theo Guhl, 146. Heft. Bern 1939, S. 16.

2) Tschudi, Jean-Pierre: Die Verträge des Speditionsgeschäfts unter Berücksichtigung der Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteur-Verbandes. Diss. Zürich 1974. Zürich 1975, S. 45.

höherer Gewalt" eingeschränkt werden[1], wogegen M. Stoffel für eine darüber hinausgehende Milderung der Kausalhaftung "... durch einen Entlastungsbeweis, den der Spediteur zu erbringen hat, nach Artikel 447 Abs. I OR"[2] eintritt.

Im Zusammenhang mit der beschriebenen Frachtführerhaftung des Spediteurs wird etwa die Frage aufgeworfen, weshalb denn der Gesetzgeber den Spediteur als Kommissionär bezeichne, wenn letzterer ohnehin "... nur dann Kommissionär sein soll, solange er nichts mit der Bewegung des ihm anvertrauten Gutes zu tun hat."[3]

Die juristische Doktrin begründet die Unterstellung des Spediteurs unter die Frachtführerhaftung "... mit dessen Partnereigenschaft im Frachtvertrag, welcher ihm, vereint mit seiner Sachkenntnis, die Grundlage liefere, um seinerseits wirksam gegen den eigentlich schuldenden Frachtführer vorzugehen."[4]

Zudem liegt gerade in Anbetracht des heute vorwiegend im internationalen Verkehr tätigen Schweizer Spediteurs

---

1) vgl. Gautschi, Georg: Die Haftung des Spediteurs nach schweizerischem Recht. Referat im Rahmen eines unter diesem Thema veranstalteten Symposiums vom 17.11.1976 in Basel. In: Internationale Transportzeitschrift, 37(1976)47, S. 5549.

2) Stoffel, Max: Die Haftung des Spediteurs nach schweizerischem Recht. Referat im Rahmen eines unter diesem Thema veranstalteten Symposiums vom 17.11.1976 in Basel. In: Internationale Transportzeitschrift, 37(1976)49, S. 5817.

3) Brunner, Josef: Die Haftung des Spediteurs nach schweizerischem Recht. Ansicht zu dem unter diesem Thema veranstalteten Symposium vom 17.11.1976 in Basel. In: Internationale Transportzeitschrift, 38(1977)8, S. 845.

4) Hecht, Werner: Der Speditionsvertrag als Vertrag zugunsten Dritter. Abhandlungen zum schweizerischen Recht. Neue Folge, begr. von Max Gmür, hrg. von Theo Guhl, 146. Heft. Bern 1939, S. 20.

der Sinn und Zweck dieser Haftung darin, dass der Auftraggeber im Schadensfall sich an eine einzige, ihm bekannte Person, den Spediteur, wenden kann. Man möge sich sonst Situationen vorstellen, in denen der Verlader sich allenfalls mit mehreren Frachtführern und unter Umständen noch in fremden Ländern auseinandersetzen müsste, um seine Rechte geltend zu machen. Das wäre in vielen Fällen - besonders für mittlere und kleinere Unternehmungen - praktisch ein Ding der Unmöglichkeit. Der Spediteur hingegen verfügt dank seiner Tätigkeit über das spezifische Know How sowohl im In- als auch im Ausland, um auch in diesen Belangen die Interessen seiner Kunden sachkundig wahrzunehmen. Aus dieser Sicht ist das Moment der Frachtführerhaftung vielmehr als ein für den Spediteur werbendes Verkaufsargument zu betrachten und wäre dementsprechend in seine Verkaufspolitik zu integrieren. Es kommt ferner hinzu, dass der Verlader mit dem Frachtführer in gar keinem Vertragsverhältnis steht, schliesst doch bekanntlich der Spediteur diese Verträge in eigenem Namen ab.

Inbezug auf die Frachtführerhaftung des Spediteurs sind im weiteren noch folgende Aspekte zu beachten:

"1. Sie ist summenmässig auf den Wert des Frachtgutes begrenzt (Art. 447 I, OR).

2. Sie kann durch ausdrückliche Abmachung noch reduziert werden.

3. Der Spediteur kann sich entlasten, wenn er nachweist, dass der Transportschaden durch Weisungen des Speditionsauftraggebers oder eines weisungsberechtigten Empfängers entstanden ist, ..."[1)]

---

1) Gautschi, Georg: Die Haftung des Spediteurs nach schweizerischem Recht. Referat im Rahmen eines unter diesem Thema veranstalteten Symposiums vom 17.11.1976 in Basel. In: Internationale Transportzeitschrift, 37(1976)47, S. 5551.

Im übrigen hat der Spediteur ein Regressrecht (Rückgriffsrecht) auf die von ihm beauftragten Frachtführer, so dass ihm letzten Endes in der Regel aus solchen Haftungsfällen gar kein Schaden erwachsen sollte.

Insbesondere in Anbetracht der zitierten gesetzlichen Haftungsvorschriften erschienen bereits am 30. März 1922 "Die Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteur-Verbandes (AB/SSV)"[1], die für sämtliche Verbandsmitglieder als verbindlich erklärt wurden.[2] Diese Bedingungen bezwecken im wesentlichen eine möglichst weitgehende Reduktion oder unter bestimmten Voraussetzungen sogar den Ausschluss der dem Spediteur gemäss OR zukommenden Haftungsverpflichtungen.[3] Die AB/SSV wurden in der Zwischenzeit unter drei Malen revidiert, wobei vor allem die auf den 1.1.1981 in Kraft tretende Neufassung vom bisherigen Kurs einer möglichst bescheidenen Spediteurhaftung etwas abweicht. Dies nicht zuletzt dank der Tatsache, dass die besagte Revision unter Mitwirkung der Schweizerischen Vereinigung der Transportbenützer (Swiss

---

1) Allgemeine Bedingungen (1980) des Schweizerischen Spediteur-Verbandes: siehe Anhang S. 7 - 9.

2) J. Brunner kommentiert die AB/SSV aus der Sicht des Spediteurs in seinen "Erläuterungen zu den Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteur-Verbandes".
vgl. Brunner, Josef: Erläuterungen zu den Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteur-Verbandes. Basel 1972.

3) vgl. Dumont, Marc: Haftung des Spediteurs auf Grundlage des europäischen Speditionsgewerbes unter besonderer Berücksichtigung der allgemeinen Bedingungen des schweizerischen Spediteurenverbandes. Berner wirtschaftswissenschaftliche Abhandlungen, hrg. von Alfred Amonn, Hans Fehr, Richard König, Hans Töndury, Heft 25. Bern 1939, S. 12.

Tschudi, Jean-Pierre: Die Verträge des Speditionsgeschäfts unter Berücksichtigung der Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteur-Verbandes. Diss. Zürich 1974. Zürich 1975, S. 35.

Shippers' Council) als Vertreterin der Verladerschaft ausgearbeitet wurde.

Zur Frage der nach wie vor recht umfangreichen Wegbedingung und Einengung der dem Spediteur durch das Gesetz zugedachten Haftung mittels AB/SSV bleibt zu erwähnen, dass selbst in bestimmten Verladerkreisen diese Regelung auf ein positives Echo und Verständnis zu stossen scheint. W. Schaltenbrand äusserte sich zu dieser Problematik anlässlich eines Transportseminars des Swiss Shippers' Council wie folgt: "Die extensive Auslegung der Frachtführerhaftung des Spediteurs liefe auf einen administrativen Leerlauf hinaus, dessen Kosten letzten Endes ebenfalls vom Verlader/Auftraggeber berappt werden müssten; der Spediteur trägt keine höhere Haftung als der Frachtführer selbst, indem er die genau gleichen Exkulpationsgründe geltend machen kann wie der Frachtführer, allerdings mit dem Unterschied, dass er diese Gründe nicht von Anfang an kennt, sondern erst, wenn er das administrative Regressverfahren hinter sich gebracht hat."[1] Hier muss zweifellos auseinandergehalten werden, ob es sich beim geschädigten Verlader um eine multinationale Gesellschaft mit entsprechend weltweiten Verbindungen und Verflechtungen oder um eine Kleinfirma handelt. Für eine Grossunternehmung mag die Frachtführerhaftung des Spediteurs mit ihren Konsequenzen im Schadensfalle als "administrativer Leerlauf" erscheinen und somit von untergeordneter Be-

1) Schaltenbrand, Walter: Die Haftung des Spediteurs im Lichte der "Allgemeinen Bedingungen 1980 des Schweizerischen Spediteur-Verbandes". Referat anlässlich eines Transportseminars des Swiss Shippers' Council vom 23. - 25. April 1980 in Genf, S. 49.

deutung sein, ist sie dank ihrer internationalen Verbindungen doch durchaus in der Lage, ihre Rechte auch im Ausland selber wahrzunehmen. Hingegen dürfte dies für eher kleinere Firmen in der Regel bald einmal - in Anbetracht des damit verbundenen Aufwandes - zu einer

E R R A T U M

S. 28, 29 UND 211 SOLL ES HEISSEN:

S C H A L T E N B R A N D , W O L F G A N G

STATT SCHALTENBRAND, WALTER.

1) Martin, Adolf: Das Speditionsgewerbe aus der Sicht des Gesetzgebers. In: Wirtschafts-Correspondent, (1963)38, S. 44.

2) Weinhold-Stünzi, Heinz: Grundlagen wirtschaftlicher Absatzführung. 2., unveränd. Aufl. Bern 1974, S. 15.

3) Schaltenbrand, Walter: Die Haftung des Spediteurs im Lichte der "Allgemeinen Bedingungen 1980 des Schweizerischen Spediteur-Verbandes". Referat anlässlich eines Transportseminars des Swiss Shippers' Council vom 23. - 25. April 1980 in Genf, S. 48.

beschränken, noch vermag er sie durch blosse Abtretung von Ansprüchen gegen Dritte abzugeben."[1] Gegenteiliger Auffassung in dieser Sache ist J.-P. Tschudi, indem er unter Berufung auf Artikel 456 Abs. II OR die Meinung vertritt, abweichende Vereinbarungen zwischen dem Spediteur und dem Auftraggeber seien durchaus möglich.[2]

Hinsichtlich rechtlicher Zuordnung des Spediteurs im Ausland kann festgestellt werden, dass er dort "... zwei völlig verschiedenen Rechtsinstituten zugeordnet (wird, der Verf.): In den meisten romanischen Ländern wird der Spediteur einem Frachtführer, in vielen anderen Staaten wie in Deutschland einem Kommissionär gleichgestellt."[3]

Die deutsche Regelung unterscheidet sich von der schweizerischen jedoch insofern, als "... der deutsche Spediteur nach Uebergabe des Gutes an den Frachtführer nicht mehr für die Ausführung des Transportes haftet."[4]

Abschliessend zum Kapitel rechtlicher Aspekte sei noch kurz die Frage gestreift, ob in der Schweiz der Titel Spediteur speziell geschützt sei? Diese Frage ist zu

---

1) Stoffel, Max: Die Haftung des Spediteurs nach schweizerischem Recht. Referat im Rahmen eines unter diesem Thema veranstalteten Symposiums vom 17.11.1976 in Basel. In: Internationale Transportzeitschrift, 37(1976)49, S. 5821.

2) vgl. Tschudi, Jean-Pierre: Die Verträge des Speditionsgeschäfts unter Berücksichtigung der Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteur-Verbandes. Diss. Zürich 1974. Zürich 1975, S. 45.

3) Krieg, Jürgen: Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen in Verträgen mit Deutschen und Ausländern. Diss. Frankfurt M. 1965, S. 2.

4) Häwert, Peter: Die Ansprüche des Auftraggebers oder eines Dritten gegen den Spediteur aus Speditionsvertrag, Frachtvertrag und unerlaubter Handlung nach deutschem, schweizerischem und englischem Speditionsrecht. Diss. Berlin 1960, S. 148.

verneinen: "Das Speditionsgewerbe in der Schweiz ist ein freies Gewerbe, das ohne Befähigungsausweis jedem Interessenten offensteht."[1)]

---

1) Martin, Adolf: Das Speditionsgewerbe aus der Sicht des Gesetzgebers. In: Wirtschafts-Correspondent, (1963)38, S. 44.

2. HISTORISCHE ENTWICKLUNG DES SPEDITEURS

Die räumliche Uebertragung von Gütern kann zweifellos nicht als eine Erscheinung der Neuzeit betrachtet werden. Es ist vielmehr eine Tatsache, dass bereits seit Menschengedenken Güterverschiebungen verschiedensten Umfanges stattfanden, welche zwangsläufig auch einer entsprechenden Organisation bedurften. Eine zentrale Aufgabe des Spediteurs, die Transportorganisation, galt es somit seit jeher schon wahrzunehmen, bildet sie doch eine unabdingbare Voraussetzung zur Verwirklichung von Transporten. Als klassische Beispiele von Güterverschiebungen grösseren Ausmasses sei an die Transporte riesiger Steinkolosse zum Bau ägyptischer Pyramiden vor rund 5'000 Jahren[1] erinnert, was bestimmt eine grosse organisatorische Arbeit mit sich brachte. Auch die Zusammenstellung von Wagenkolonnen, Tragtierkarawanen, Schiffszügen auf den Flüssen zum Zwecke der Güterbeförderung über weite Strecken verlangten schon damals eine fachmännische Organisation.[2] Ueber die Frage, ob bereits bei den alten Kultur- und Handelsvölkern wie den Griechen, Phöniziern und Aegyptern das Speditionsgeschäft als eine vom Transport getrennte und wirtschaftlich betriebene Organisationseinheit exi-

---

1) "Granitblöcke aus den Steinbrüchen Oberägyptens werden 800 Kilometer nilabwärts nach Giseh gebracht."
Peters, Arno: Synchronoptische Weltgeschichte. München 1965, o.S.

2) vgl. Spera, Kurt: Spedition gestern, heute und morgen. Vortrag vom 11. Mai 1967 an der Hochschule für Verkehrswesen "Friedrich List" in Dresden. In: Mitteilungen der Oesterreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, 14(1967)5, S. 251.

stierte, ist man noch heute im ungewissen.[1)]

Von der Geschichte her liegt der Grund zur Entstehung des Speditionswesens zu einem grossen Teil im mittelalterlichen Stapelrecht, wonach ankommende Waren in einer dazu privilegierten Stadt durch den Frachtführer zum öffentlichen Verkauf anzubieten waren. Zwecks Umgehung solcher Vorschriften und Bestimmungen wurden oft ortsansässige Bürger dazwischengeschaltet, denen die Ware bloss scheinbar übereignet wurde, sie dann aber gegen Entgelt in eigenem Namen für Rechnung Dritter weiterversandten.

Das Stapelrecht war häufig gekoppelt mit dem sogenannten Umschlagsrecht, das verlangte, dass die Weiterbeförderung des Gutes nicht mit den bis dahin verwendeten Fahrzeugen erfolgte, sondern Fahrzeuge städtischer Fuhrleute einzusetzen waren. Es liegt auf der Hand, dass auch hieraus eine Menge zusätzlicher organisatorischer Aufgaben erwuchsen, welche jemand im Interesse der Verlader wahrzunehmen hatte.[2)]

Dies änderte sich mit dem Aufkommen der "Strackfuhrleute", welche von den Bestimmungen des Stapel- und Umschlagsrechtes befreit waren und somit ihre Ladungen durchlaufend über mehrere Gebiete hinweg befördern konnten. Diese Entwicklung brachte es mit sich, dass auch die dazu notwendigen "speditionellen" Hilfsfunktionen immer mehr gewerbsmässig

---

1) vgl. Vadnai, Eugen: Die Geschichte des Speditionsgeschäftes. Budapest 1925, S. 13.

2) vgl. Wabersinke, Walter: Speditionswesen: Speditionsgewerbe, Bahnspedition und Bahnsammelladungsspedition. 2., verb. Aufl. Hamburg 1975, S. 5 - 6.

Oeynhausen, Horst: Das Recht der Spedition: Den Forderungen der Zeit angepasst. In: Deutsche Verkehrs-Zeitung, 34(1980)63, S. 8.

ausgeübt wurden. Obwohl diese "Hilfsfunktionäre" als Ballenbinder, Auf- und Ablader, Karrenbinder, Fasszieher u.a.m. auftraten, umfassten ihre Tätigkeitsgebiete Aufgaben, welche bis heute dem Spediteur zukommen, wie genaue Kenntnis einschlägiger Handels- und Zollvorschriften, Verantwortung für die Einhaltung zulässiger Ladegewichte usw.

Das ständig wachsende Bedürfnis nach Güteraustausch führte im 16. und 17. Jahrhundert zum Aufkommen des Fuhrmannsgewerbes, welches die Güterbeförderung mit Fracht- oder Geleitbrief über weite Strecken hinweg ausführen durfte. Daraus erwuchs die Notwendigkeit zur Schaffung von Stellen, genannt "Güter-Bestätter", welche die Transportnachfrage mit dem Angebot koordinierten. Ihnen oblagen die durch den Transport sich ergebenden organisatorischen Aufgaben, wie Notierung von Transportwünschen und Zuteilung dieser Waren auf die Fuhrleute nach der Reihe ihres Eintreffens, Kontrolle der beförderten Güter, Berechnung von Frachten und Gebühren, Auszahlung von Fuhrlöhnen, Veranlassung der Auslieferung ankommender Waren, Frachtgelder und Zölle einziehen lassen usw. Aufgrund seines Aufgabenkataloges und dem Zeitpunkt seines Auftretens ist der "Güter-Bestätter" die erste - uns bekannte - dem heutigen Speditionswesen ähnliche Berufsgruppe in der Geschichte.[1)]

Die Entwicklung und das Heranwachsen der Spediteure ver-

---

1) vgl. Spera, Kurt: Spedition gestern, heute und morgen. Vortrag vom 11. Mai 1967 an der Hochschule für Verkehrswesen "Friedrich List" in Dresden. In: Mitteilungen der Oesterreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, 14(1967)5, S. 252 - 253.

zum Thema "Güter-Bestätter" in Basel:
vgl. Frey, Robert: Das Fuhrwesen in Basel von 1682 bis 1848 mit besonderer Berücksichtigung der schweizerischen Fuhren. Ein Beitrag zur Verkehrsgeschichte der Schweiz. Diss. Basel 1932. Basel 1932, S. 89 - 90.

lief nicht überall genau gleich. Auf der einen Seite waren es die vielerorts bis ins 19. Jahrhundert auftretenden "Güter-Bestätter", welche die Aufgabe des Spediteurs erledigten, an andern Orten wurden die sogenannten "Verttiger" (Gutfertiger[1]) zu Spediteuren, oder in Frankfurt am Main z.B. entsprang das Speditionsgewerbe im Zusammenhang mit dem Kommissions- und Bankwesen, indem die Spediteure (Kommissionäre) danach trachteten, durch Kreditgewährung Kunden an sich zu ziehen. Frankfurter Spediteurfirmen verstanden es, den sehr lebhaften Warenverkehr mit dem Süden (flandrische und holländische Tücher nach der Schweiz und Italien sowie italienische Seidenwaren nach Belgien, Holland und England) über Frankfurt zu lenken. In Basel ist bereits im Jahre 1522 die Rede von einer ersten Speditionsfirma.[2] Zusammenfassend kann somit gesagt werden, dass das Speditionswesen als Vermittlungsgewerbe vereinzelt bereits im 16. Jahrhundert getrennt vom eigentlichen Handel auftrat. J. van Klaveren meint dazu: "Doch mussten sehr lange Strecken, schon wegen der Umladung auf andersartige Verkehrsmittel, mit Hilfe von Speditionsfirmen organisiert werden, sobald der Handel sesshaft und vom Kontor aus geleitet wurde. Auf den wichtigsten Achsen des Verkehrs, so zwischen den Niederlanden und Italien, entstanden schon im hohen Mittelalter Speditionsfirmen mit Agenten in den wichtigsten Etappen."[3]

---

1) oder "Condotta". Diese Bezeichnung erwuchs aus der Tatsache, dass die Funktionen im Zusammenhang mit dem Güteraustausch zwischen Italien und Nordwesteuropa vielfach auch durch Italiener wahrgenommen wurden.
vgl. Eggli, Walter: Das Basler Speditionsgewerbe. Schweizerische Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialwissenschaft, Heft IV. Diss. Basel 1940. Aarau 1942, S. 3.

2) vgl. Vadnai, Eugen: Die Geschichte des Speditionsgeschäftes. Budapest 1925, S. 22 - 23.

3) van Klaveren, Jacob: Geschichte des Wirtschaftsbetriebes. Enzyklopädie der Betriebswirtschaftslehre I/3. Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, hrg. von Erwin Grochla und Waldemar Wittmann. 4., völlig neu gestaltete Aufl. Stuttgart 1976, Sp. 4484.

Selbst wenn in Basel bereits 1522 die erste Speditionsfirma in Erscheinung trat, weist W. Eggli jedoch darauf hin, dass besonders gerade auf Binnenplätzen wie Basel bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts oft noch die Kombination Handel mit Hilfsgewerben des Handels (Bank, Spedition, Versicherung) anzutreffen war. Hingegen vollzog sich die Loslösung der Spedition vom Handel auf den Seehafenplätzen um einiges früher[1], war doch bereits um 1715 in Amsterdam die Rede von sogenannten "Conducteurs" und "Spediteurs".[2]

In einer weiteren Phase erfolgte die Beschränkung von Basler "Universal-Grosshandlungen" (Handel plus Hilfsgewerbe) auf die Hilfsgewerbe des Handels, um sich in einem letzten Schritt dann auf eines dieser Hilfsgewerbe zu spezialisieren. Bei der Kombination Bank - Spedition fiel die Entscheidung zwar oft zugunsten der ersteren aus. Die Gründe dazu lagen wohl in den geschäftlichen Aussichten sowie den durch die komplizierter werdenden Transportverhältnisse in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts (Aufkommen der Eisenbahn) sich aufdrängenden Umstellungen. Infolgedessen eröffneten ebenfalls neue Unternehmer - zum Teil auch Frachtführer - eigene Speditionsfirmen.[3]

Trotz dieser je nach Ort und Zeit recht unterschiedlichen Entstehung und Entwicklung des Speditionsgewerbes gilt

---

1) vgl. Eggli, Walter: Das Basler Speditionsgewerbe. Schweizerische Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialwissenschaft, Heft IV. Diss. Basel 1940. Aarau 1942, S. 19.

2) vgl. Spera, Kurt: Spedition gestern, heute und morgen. Vortrag vom 11. Mai 1967 an der Hochschule für Verkehrswesen "Friedrich List" in Dresden. In: Mitteilungen der Oesterreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, 14(1967)5, S. 254.

3) vgl. Eggli, Walter: Das Basler Speditionsgewerbe. Schweizerische Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialwissenschaft, Heft IV. Diss. Basel 1940. Aarau 1942, S. 20 - 21.

für überall, dass der Spediteur als Folge einer vermehrten Arbeitsteilung entstanden ist. F. Ulrich meint in seinem Werk "Das Eisenbahntarifwesen" bereits im letzten Jahrhundert dazu: "Es ist daher die Benutzung des Spediteurs seitens der Industrie und des Handels lediglich eine Folge der Arbeitsteilung auf den höheren Kulturstufen."[1)]

Wie unsere Betrachtungen zeigen, beinhaltet das Speditionswesen in seiner ursprünglichen Form rein organisatorische Aufgaben. Freilich wird diese organisatorische Tätigkeit meistens durch ein mehr oder weniger breites Angebot an Nebenleistungen ergänzt. Insbesondere tritt heute der Spediteur im Unterschied zur ersten Hälfte dieses Jahrhunderts vermehrt auch als Frachtführer auf.

Trotz all seiner Neben- und Zusatzfunktionen - und deren zum Teil sehr unterschiedlichen Gewichtung im Verhältnis zur Hauptfunktion - bleibt zu beachten, dass die den Spediteur kennzeichnende Aufgabe nach wie vor in seiner ursprünglichen Rolle als Transportvermittler liegt.[2)]

---

1) zitiert nach: zu Weichs-Glon, Friedrich: Die Verstaatlichung des Speditionswesens. Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft. Tübingen 1898, S. 15.

2) Das gilt auch aus rechtlicher Sicht, denn "Der Speditionsvertrag ist ... im Gegensatz zum Frachtvertrag (Tathandlungsauftrag) ein Rechtshandlungsauftrag.
Auch ein Spediteur kann gewisse Tathandlungen übernehmen, die das Speditionsgut betreffen. Diese sind aber stets nur Nebenverpflichtungen ..."
Aisslinger, Christoph: Die Haftung des Strassenfrachtführers und die Frachtführerhaftpflicht-Versicherung. Diss. Zürich 1975. Zürich 1975, S. 15.

3. FUNKTIONEN SOWIE SPEZIALISIERUNGEN DES SPEDITEURS

Die Unterteilung der Spediteurleistungen in Haupt- und Nebenfunktionen kann einerseits unter wirtschaftlichen und andererseits unter rechtlichen Gesichtspunkten vorgenommen werden. Aus juristischer Optik unterscheidet D. Zoelly[1] zwischen Leistungen, die der Spediteur von sich aus im Interesse des Verladers auf jeden Fall zu erbringen hat (Hauptleistungen) und solchen, die einer speziellen Weisung des Verladers bedürfen (Nebenleistungen). Als Hauptleistungen des Spediteurs führt er auf:

"die Wahl der Transportart,

die Wahl des Transportweges,

die Wahl des Frachtführers,

die Lagerung des Gutes bis zur Uebergabe an den Frachtführer,

der Abschluss des Frachtvertrages und viele andere mehr."[2]

Als Nebenleistungen im Sinne von D. Zoelly können bezeichnet werden:

"Die Feststellung der Gütermenge. §§ 143 ff.

Die Versicherung des Gutes. §§ 146 ff.

Die Nachnahme. §§ 161 ff.

---

1) und 2) vgl. Zoelly, Dietrich: Bankgeschäfte durch den Speditionsunternehmer. Diss. Zürich 1954. Winterthur 1954, S. 8 und 10.

Die Zollbehandlung. §§ 168 ff."[1)]

Eine recht weitreichende Aufzählung möglicher Tätigkeiten des Spediteurs und deren Katalogisierung nach rechtlichen Kriterien macht J.-P. Tschudi. Er hält grundsätzlich einmal Geschäfte auseinander, die in den Bereich des Speditionsgeschäftes an sich gehören und solche ausserhalb des Speditionsgeschäftes. Die Geschäfte innerhalb unterteilt er anschliessend in Haupt- und Nebengeschäfte, während er bei denjenigen ausserhalb zwischen speditionsfremden Geschäften und solchen im Auftrage und Interesse der Transportunternehmer unterscheidet.[2)] In Anlehnung an diese Differenzierung scheint uns ebenfalls für die wirtschaftliche Betrachtung eine Trennung in Haupt- und Nebenfunktionen, die zum speditionellen Bereich gehören einerseits sowie in Zusatzfunktionen als ausserhalb des Speditionsgeschäftes stehende Aktivitäten andererseits als zweckmässig. Immerhin muss beigefügt werden, dass die Aufteilung speditioneller Aufgaben in Haupt- und Nebenfunktionen nach rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht ganz unproblematisch ist, zumal sich damit zwangsläufig eine pauschalierende Wertung verbindet, in Wirklichkeit den einzelnen Funktionen je nach Betrieb aber eine ganz unterschiedliche Bedeutung zukommt, "... denn Speditionsbetriebe sind miteinander kaum vergleichbar."[3)] "Bekanntlich sind gerade im Speditionsgewerbe die Arten der Unternehmungen hinsichtlich ihrer Grösse und Form von grösster Verschiedenheit. Auf der einen Seite finden wir als Vertreter des Kleinun-

---

1) Senckpiehl, Richard: Das Speditionsgeschäft nach deutschem Recht. Hannover 1907, S. 196.

2) vgl. Tschudi, Jean-Pierre: Die Verträge des Speditionsgeschäfts unter Berücksichtigung der Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteur-Verbandes. Diss. Zürich 1974. Zürich 1975, S. 6 - 15.

3) Hilger, Peter: Rationalisierung durch Betriebswirtschaft. In: Internationales Archiv für Verkehrswesen, 17(1965)12, S. 245.

ternehmens den sog. Etagespediteur, der zur Erledigung seiner Aufträge oft nur einen einzigen Büroraum besitzt, und dessen Hauptgeschäft in der Vermittlung von Frachtverträgen besteht, auf der anderen Seite das Grossunternehmen, das über bedeutende Betriebsanlagen (Lagerhäuser, Schiffspark, Lade- und Löschvorrichtungen usw.) verfügt, und das neben den eigentlichen Speditionsgeschäften insbesondere Fracht- und Lagergeschäfte betreibt."[1)]

3.1 HAUPTFUNKTIONEN

Obwohl sich im Speditionsangebot vielerorts eine zunehmende Vermischung "klassischer" Spediteurleistungen mit operativen (ausführenden) Funktionen abzeichnet, scheint uns wesentlich, als Hauptfunktionen die spezifischen, das Spediteurgewerbe prägenden dispositiven (anordnenden) Leistungen darzustellen.

Unter Hauptfunktionen verstehen wir, vom Spediteur im Rahmen seiner begriffsnotwendigen dispositiven Tätigkeit vor, während und nach Ortsveränderungsprozessen zu erbringende Leistungsbündel.[2)] Es handelt sich bei den Hauptfunktionen - im Unterschied zu den Nebenfunktionen - also nicht um Einzelleistungen, sondern um die den Spe-

---

1) Grass, Klaus: Binnenschiffahrtsspedition. Die Organisation und Betriebstechnik im Speditions-Grossbetrieb der Rheinschiffahrt. Betriebs- und Finanzwirtschaftliche Forschungen, hrg. von F. Schmidt, II. Serie, Heft 27. Berlin, Wien 1927, S. 27.

2) Unser Begriff der Hauptfunktion basiert auf den Ausführungen zur wirtschaftlichen Begriffsbestimmung des Spediteurs in Kapitel 1.2 und beinhaltet demzufolge ausschliesslich dispositive Leistungen. Dies im Unterschied zu J.-P. Tschudi, unter dessen Hauptgeschäfte sowohl dispositive als auch operative Tätigkeiten figurieren.
vgl. Tschudi, Jean-Pierre: Die Verträge des Speditionsgeschäfts unter Berücksichtigung der Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteur-Verbandes. Diss. Zürich 1974. Zürich 1975, S. 6.

diteur charakterisierenden Tätigkeiten, welche ein ganzes Paket an Teilfunktionen umfassen, die ihrerseits je nachdem oft auch als selbständige Einzelleistungen angeboten werden.

3.1.1 VERMITTLERFUNKTION

Die zentrale Hauptfunktion des Spediteurs im eigentlichen Sinne liegt in seiner Rolle als Transportmittler bzw. -vermittler. Sie ergibt sich aus dem ihm angestammten Grundauftrag, welcher darin besteht, Frachtverträge abzuschliessen, und zwar "... im eigenen Namen für Rechnung des Versenders unter Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns bei der Auswahl der geeignetsten Frachtführer, Verfrachter und Zwischenspediteure sowie unter Beachtung der Weisungen des Auftraggebers und unter Wahrung der Interessen des Versenders."[1] Trotz dieses seit Jahrzehnten unverändert gebliebenen Grundauftrages ist das Angebot an dispositiven Spediteurleistungen im Laufe der Zeit um einiges angewachsen.

Die räumliche und zeitliche Verschiebung von Gütern lässt sich vom Zeitablauf her in folgende Phasen unterteilen:

- Planung
- Organisation
- Durchführung
- Kontrolle

---

1) Bönisch, Walter: Der gutorganisierte Speditionsbetrieb. Mit besonderer Würdigung des Speditionsrechnungswesens und der Rationalisierung des Innenbetriebes. Verkehrswirtschaftliche Schriftenreihe der Deutschen Verkehrs-Zeitung, Heft 12. Hamburg 1958, S. 19.

Von diesen vier Bereichen entfallen die Planung, die Organisation sowie die Kontrolle auf den Spediteur als Transportbesorger im Unterschied zum Transportdurchführer (Frachtführer). Der Spediteur kommt mit anderen Worten "... bei der Vorbereitung, Einleitung und Beendigung sowie teilweise bei der Durchführung des Transportprozesses ..."[1] zum Einsatz.

3.1.1.1 TRANSPORTPLANUNG

Der Spediteur wird zu einem grossen Teil bei Transporten benötigt, welche für den Verlader mit Problemen verschiedenster Art verbunden sind. Das Hauptproblem liegt in der fehlenden bzw. ungenügenden Markttransparenz. Aus diesem Grunde setzt die Tätigkeit des Spediteurs mit der Kundenberatung und -information ein.

Inbezug auf die vom Verlader ins Auge gefasste Güterverschiebung orientiert ihn der Spediteur z.B. über:

"- allgemeine wirtschaftliche Daten und Hinweise auf Geschäftsmöglichkeiten in den Empfangs- resp. Versandländern

- Verkehrs-Infrastruktur in Transit- und Empfangsländern

- zu wählende Transportart und Routenwahl

- zu wählende Verpackung

- Zoll- und Konsularvorschriften

---

1) Matthäi, Joachim: Zur Stellung von Vermittlerorganen im Transportwesen. In: Wissenschaftliche Zeitschrift der Hochschule für Verkehrswesen "Friedrich List" in Dresden, 19(1972)2, S. 315.

- Vorschriften über gefährliche Güter

- Tarifierung bei den einzelnen Verkehrsträgern (Mengenrabatte, Ausnützung freier Transportkapazitäten)

- Akkreditiveröffnung (Spediteur-Warenempfangs- und Versandbestätigungen), Konossementszeichnung

- C.O.D. (cash on delivery)

- Vorschriften in bezug auf Wahl des Transportmittels, Frachtzahlung, Transportversicherung"[1)]

Je nachdem wird der Verlader den Spediteur anschliessend um die Ausarbeitung einer konkreten Offerte für die Abwicklung seiner Transportanliegen bitten, wozu er selbstverständlich entsprechende Detailangaben zu machen hat.

Der Spediteur wird danach trachten, dem Verlader möglichst mehrere Transportvarianten zu unterbreiten. Diese unterscheiden sich hauptsächlich in den einzusetzenden Verkehrsmitteln, womit entsprechende qualitative Unterschiede inbezug auf einzelne Transportkriterien verbunden sind. Die Auswahl des für eine konkrete Nachfrage geeignetsten Hauptverkehrsmittels lässt sich anhand einer Entscheidungsmatrix erleichtern, wie sie in Abbildung 2 auf Seite 44 dargestellt ist.

---

1) Meister, Kurt: Funktionen und Aufgaben des Spediteurs. Vortrag am Seefracht-Seminar des Swiss Shippers' Council vom 24. - 26. Januar 1979 in Rüschlikon, S. 3 - 4.

Abbildung 2: Entscheidungsmatrix zur Bestimmung der Verkehrsträger bzw. Verkehrsmittel[1)]

Verkehrsträger / Qualitätsfaktor	Schiene	Strasse	Binnengewässer	Hochsee	Luft
Frachtpreis					
Zuverlässigkeit					
Schnelligkeit					
Häufigkeit					
Pünktlichkeit					
Regelmässigkeit					
Sicherheit					
Massenleistungsfähigkeit (Frachtvolumen)					
TOTAL LEISTUNGSFAEHIGKEIT					

Je nach Bedarf lässt sich die Liste der Qualitätsfaktoren beliebig erweitern oder verkürzen.

Mit der Erarbeitung und Zusammenstellung von Offerten befassen sich im Speditionsbetrieb meist Spezialisten

---

1) In Anlehnung an Frage 11 der Nachfrage-Analyse: "Der Spediteur nach Wunsch." Siehe Tabellenband S. 151.
vgl. auch Spera, Kurt: Der Tarifeur der Zukunft - Betriebswirt des Transportwesens. In: Verkehrsannalen - Mitteilungen der Oesterreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, 26(1980)2, S. 8.

- sogenannte Tarifeure[1] - , welche mit den einschlägigen Tarifen der verschiedenen Verkehrsmittel in den einzelnen Ländern weltweit bestens vertraut sind. Ihnen obliegt in der Regel aber nicht bloss die Ausarbeitung von Tarif- bzw. Preisberechnungen, sondern sie machen auch Fahrzeitenzusammenstellungen aufgrund entsprechender Fahrpläne, bemühen sich um die Abklärung sämtlicher Fragen, welche sich im Rahmen der betreffenden Güterverschiebungen stellen, wie technische Anforderungen an das Transportgut usw.[2]

Die Entscheidfindung besteht jeweils in einer bestmöglichen Lösung des auf den Seiten 14 und 15 beschriebenen mehrdimensionalen Optimierungsproblems.

3.1.1.2 TRANSPORTORGANISATION

Nachdem sich der Verlader für eine der ihm unterbreiteten Transportvarianten entscheiden konnte, obliegt dem Spediteur die Aufgabe der gesamten Transportorganisation:

"- er erstellt Begleitpapiere, Zolldeklarationen, gegebenenfalls Konsularfakturen

---

1) Diese Bezeichnung stammt aus früheren Zeiten, wo für Gütertransporte der Transportpreis (Tarif) im Vergleich zu den übrigen Entscheidungskriterien eine übergeordnete Rolle spielte, und bei der Ausarbeitung von Transportofferten folglich das Tarifarische bzw. die Preisminimierung im Mittelpunkt stand.

2) vgl. L'Eplattenier, Ludwig: Das Berufsbild und die Rolle des Tarifeurs im Beförderungsgeschehen. In: Verkehrsannalen - Mitteilungen der Oesterreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, 19(1972)5, S. 465 - 467.

Goebel, Peter: Spediteure - Tarifeure. In: Internationales Archiv für Verkehrswesen, 17(1965)12, S. 242 - 244.

- er ist, wenn nötig, dem Absender behilflich beim Erstellen von Dokumenten

- er beauftragt die Transportunternehmer, bzw. seine Partner im Ausland

- er organisiert Lagermöglichkeiten

- er beschafft die zur Akkreditiv-Einlösung notwendigen Dokumente"[1)]

3.1.1.3 TRANSPORTKONTROLLE

Die Kontroll- bzw. Ueberwachungsfunktion des Spediteurs besteht zur Hauptsache darin, den Ortsveränderungsprozess genauestens mitzuverfolgen, bis das Gut an dessen Bestimmungsort angelangt ist. Folgende Aufgaben sind unter anderem damit verbunden:

- er kontrolliert, ob die Ausführenden den vertraglichen Abmachungen nachkommen

- er gibt nötigenfalls zusätzliche Anweisungen

"- er informiert seinen Auftraggeber über den Transportablauf

- er informiert seinen Auftraggeber unverzüglich über Unregelmässigkeiten oder Verzögerungen und schlägt gegebenenfalls zu treffende Massnahmen vor

---

1) Meister, Kurt: Funktionen und Aufgaben des Spediteurs. Vortrag am Seefracht-Seminar des Swiss Shippers' Council vom 24. - 26. Januar 1979 in Rüschlikon, S. 11.

- er ist für eine prompte Erledigung von etwaigen Schadenfällen besorgt"[1)]

Die Transportbesorgung durch den Spediteur mit all den damit verbundenen Leistungen kann den ganzen Transport vom Hause des Verladers bis zum Hause des Empfängers umfassen, oder sich bloss auf Teile davon beschränken, wie Versand, Empfang usw.

Eine besondere Form, welche meistens unter Spediteureinsatz erfolgt, ist die Reexpedition, die dem Verlader gestattet, "... den definitiven Empfänger des Gutes erst während des Transportes zu bestimmen. Damit wird ihm der laufende Abtransport seiner Produkte sowie eine schnelle und elastische Reaktion auf wechselnde Marktsituationen erleichtert."[2)] Die Reexpedition einer Sendung lässt sich selbstverständlich beliebig wiederholen. In solchen Fällen spricht man vom n-Eck-Verkehr, der zu einem grossen Teil aus Kompensationsgeschäften resultiert. Auf diesem Gebiet geniessen Schweizer Spediteure dank ihres spezifischen Know How weltweit einen besonders guten Ruf.

---

1) Meister, Kurt: Funktionen und Aufgaben des Spediteurs. Vortrag am Seefracht-Seminar des Swiss Shippers' Council vom 24. - 26. Januar 1979 in Rüschlikon, S. 11.

2) Favre, John: Die schweizerischen Eisenbahnen und das Speditionsgewerbe. In: Wirtschafts-Correspondent, (1963)38, S. 48.

3.1.2 SAMMELFUNKTION

3.1.2.1 HISTORISCHE ENTSTEHUNG DER SPEDITIONELLEN SAMMELFUNKTION

Während der Zeit als ein geschlossenes Eisenbahnnetz noch fehlte, lag die organisatorische Aufgabe des Spediteurs zur Hauptsache in einer möglichst geschickten Kombination von Eisenbahn und Fuhrwerk. Mit fortschreitendem Ausbau und Vervollständigung der Schienennetze stellte man sich zusehends die Frage, ob nach Aufnahme der Verbindungen zwischen den einzelnen Eisenbahnlinien der Spediteur überhaupt noch erforderlich sei.

Durch die Schliessung solcher Lücken wie z.B. in Basel kam indessen der Spediteur nicht, wie befürchtet, weniger, sondern eher vermehrt zum Einsatz. Die einzelnen Bahngesellschaften kümmerten sich nämlich ausschliesslich um die Transporte auf ihren eigenen Linien. So wurden sowohl nationale als auch internationale Transporte jeweils am Endpunkt einer Linie ausgeladen und bedurften dann eines neuen Frachtbriefes, um auf die anschliessende Strecke weiterversandt zu werden.

Zur Vermeidung des durch diese Unterbrüche bedingten Mehraufwandes in zeitlicher und kostenmässiger Hinsicht organisierten die Bahngesellschaften in einem weiteren Schritt sukzessive den sogenannten durchgehenden oder direkten Verkehr, welcher aufgrund direkter Frachtbriefe sowie entsprechender Tarife den durchgehenden Transport von Gütern an den Bestimmungsort ohne dazwischengeschaltete Umladereien ermöglichte. Freilich zeigten sich die Spediteure ob dieser Entwicklung nicht erfreut, drohte ihnen doch zusehends die Ausschaltung aus die-

sem Markt, insbesondere was den nationalen Verkehr anbelangte.

Inzwischen baute sich jedoch ein völlig neuer Nachfragemarkt nach Spediteurleistungen auf im Rahmen des Sammelladungsverkehrs, der die organisatorische Mitwirkung des Spediteurs ebensosehr erforderte.[1] Historisch betrachtet, kann die Sammelladungsfunktion von ihrem Sinn und Zweck her wohl als eine klassische, den Spediteur in der Neuzeit kennzeichnende Tätigkeit bezeichnet werden.

3.1.2.2 DEFINITION UND NÄHERE BESCHREIBUNG DER SAMMELTÄTIGKEIT DES SPEDITEURS

"Das Wesen des Sammelladungsverkehrs besteht darin, dass durch den Spediteur Güter verschiedener oder gleicher Gattung, die von mehreren Versendern stammen und nach der gleichen Richtung zu befördern sind, zu einer gemeinsamen Wagenladung zusammengefasst und auf Grund eines Frachtvertrages aufgegeben werden. Am Bestimmungsort wird die Sammelladung von einem Adress-Spediteur[2] übernommen und an die einzelnen Empfänger

---

1) vgl. Eggli, Walter: Das Basler Speditionsgewerbe. Schweizerische Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialwissenschaft, Heft IV. Diss. Basel 1940. Aarau 1942, S. 28 - 30.

2) auch Empfangsspediteur genannt.
vgl. Mittendorf, Hans; Oelfke, Wolfgang: Güterverkehr und Spedition. Verkehrsbetriebslehre. 17., überarb. Aufl. Bad Homburg vor der Höhe, Berlin, Zürich 1974, S. 108.

Bei grösseren Speditionsunternehmungen mit entsprechenden Filialnetzen werden der Empfang und die Verteilung oder Weiterversendung von Sammelladungen bzw. Teilen davon meist durch firmeneigene Filialbetriebe besorgt.

ABBILDUNG 3: SAMMELLADUNGSSPEDITION

SAMMLUNG DER EINZELSENDUNGEN

(VORLAUF = FLÄCHENVERKEHR)

SAMMELLADUNG

(HAUPTLAUF = KNOTENPUNKTVERKEHR)

VERTEILUNG DER EINZELSENDUNGEN

(NACHLAUF = FLÄCHENVERKEHR)

verteilt oder weiter befördert."[1)]

Aufgrund der pro Raumeinheit und Distanz günstigeren Wagenladungstarife im Vergleich zu den Stückguttarifen wird der Spediteur nämlich daran interessiert, Sammelladungen zu organisieren. Die so erzielte Frachtdifferenz gibt er dann zu einem Teil an die Verlader weiter, indem er zu sogenannten Kundensätzen abrechnet, welche unter den Stückgutansätzen liegen.

W. Leumann hält bezüglich Sammelladungsverkehr auf der Schiene fest: "Vereinigt der Spediteur lediglich verschiedene Sendungen eines Auftraggebers zu einer Frachtbriefsendung (ein Frachtvertrag), so liegt kein Sammelgut vor."[2)] Diese Regelung wird durch die heute gültigen einschlägigen Vertragsbestimmungen zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen und den Spediteuren etwas aufgelockert, wonach mehr als ein Versender und/oder mehr als ein Empfänger verlangt werden, um in den Genuss von Sammelladungskonditionen zu gelangen.

Beim Sammelladungs- bzw. Groupage-Verkehr - wie er in der Fachsprache auch genannt wird - handelt es sich um ein Zusammenfassen von Verkehrsströmen respektive eine "Erschliessung der Fläche"[3)] durch den Spediteur,

---

1) Friedberg, Frida: Die Sammelladungsspedition. Diss. Leipzig 1933, S. 1.

2) Leumann, Walter: Die Rechtsstellung des schweizerischen Sammelladungsspediteurs. Abhandlungen zum schweizerischen Recht. Neue Folge, begr. von Max Gmür, hrg. von Theo Guhl, 280. Heft. Bern 1950, S. 20.

3) Petersen, Harald: Das Sammelladungsgeschäft der Spediteure. In: Internationales Archiv für Verkehrswesen, 17(1965)12, S. 240.

indem er Laderaum en gros einkauft, um ihn dann en détail weiterzuverkaufen. In Anbetracht dieser zentralen Rolle tragen die den Sammelladungsverkehr organisierenden Spediteure die Bezeichnung Verkehrsführer.

Analog der zeitlichen Entstehung und Entwicklung der einzelnen Verkehrsmittel kannte man den Groupage-Verkehr zuerst bei der Eisenbahn.[1] Heute wird "Dieses Sammelgeschäft ... vom Spediteur bei allen Verkehrsträgern betrieben: auf der Strasse, auf der Schiene, in der Schiffahrt und im Luftverkehr. Das Schwergewicht liegt auf Schiene und Strasse."[2] Immerhin muss beigefügt werden, dass die Sammeltätigkeit im Luftfrachtverkehr ebenfalls stark an Bedeutung gewonnen hat.

Zudem wurden im Verlaufe der Zeit die einschlägigen Tarifgefüge stark verfeinert, indem heute weit mehr Positionen als bloss Stückgut und Wagenladungen figurieren; z.B. besteht die Möglichkeit, für besonders grosse Transportmengen Spezialkontrakte mit den betreffenden Frachtführern abzuschliessen. Dabei steigt jedoch für den Spediteur meistens das Risiko einer allenfalls nicht wirtschaftlichen Auslastung des von ihm gecharterten Frachtraumes, hat er doch bestimmte Mindestmengen zu garantieren.

Wie bereits angetönt, liegt das Problem der Sammelladung

---

1) In der Schweiz wurde die Sammelladungsspedition auf der Schiene ermöglicht durch die Einführung des sogenannten gemischten oder Reformtarifes im Jahre 1882.
vgl. Eggli, Walter: Das Basler Speditionsgewerbe. Schweizerische Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialwissenschaft, Heft IV. Diss. Basel 1940. Aarau 1942, S. 31.

2) Gottschalk, Udo-Hermann: Auch als "Beförderer" in erster Linie Spediteur. Stellung und Aufgabe in der Verkehrswirtschaft. In: Deutsche Verkehrs-Zeitung, Sonderausgabe zum Deutschen Spediteurtag vom 10. - 12.6.1974 in Hamburg, S. 45.

für den einzelnen Spediteur vielfach im Zusammenbringen hinreichender Transportmengen nach den betreffenden Destinationen. Um hauptsächlich diesem Risiko zu begegnen, bildeten sich in Basel "Schon im Jahre 1882 ... Sammelladungsgemeinschaften der Basler Spediteure."[1)]

Für Spediteure, welche über kein genügend grosses Güteraufkommen verfügen, um selber Sammelladungen zu organisieren, besteht nebst der Variante eines Beitrittes zu einer solchen Sammelladungsgemeinschaft die Möglichkeit, sich gegen Entrichtung eines Beiladersatzes an Sammelladungen anderer im Versandgebiet ansässiger Speditionsunternehmungen als Beilader zu beteiligen.[2)]

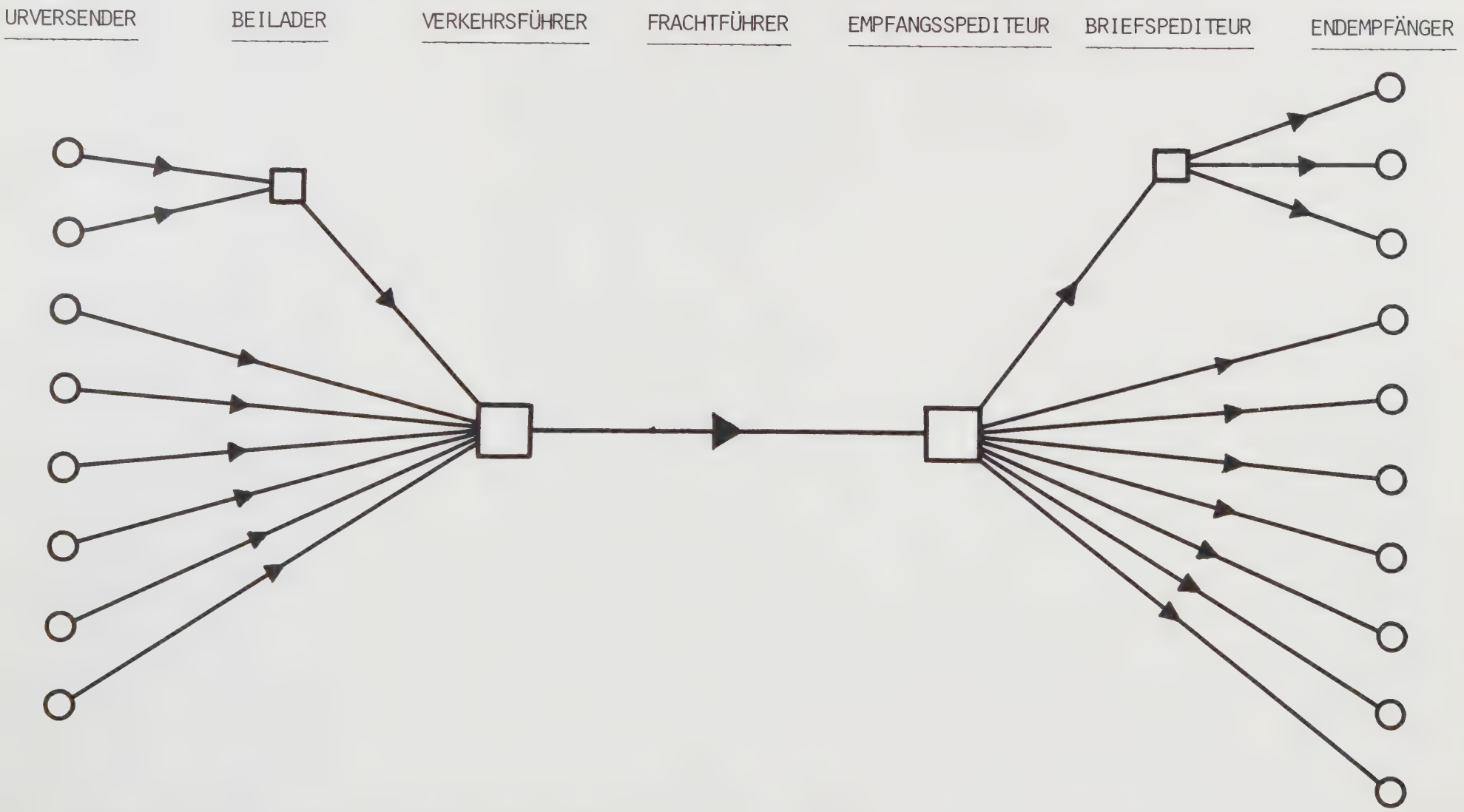
Analog der Beiladerstellung auf Seiten des Güterversandes besteht auf der Empfangsseite die Möglichkeit, einen sogenannten Briefspediteur zwischen Empfangsspediteur und Endempfänger zu schalten, was auf Wunsch des Urversenders, Beiladers oder Endempfängers geschehen kann. So machen z.B. Grossisten von dieser Möglichkeit Gebrauch, wenn Lieferant und Detaillist einander unbekannt bleiben sollen; oder Endempfänger wollen für sie bestimmte Sendungen oft durch ihren Hausspediteur behandelt wissen usw.

---

1) Eggli, Walter: Das Basler Speditionsgewerbe. Schweizerische Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialwissenschaft, Heft IV. Diss. Basel 1940. Aarau 1942. S. 32.

2) vgl. Rattat, Karl-Heinz; Klein, Günter: Produktivitätsreserven im Speditions- und Lagereigewerbe. Frankfurt M. 1971, S. 136.

ABBILDUNG 4: BETEILIGTE AM SAMMELLADUNGSVERKEHR[1)]



1) vgl. Mittendorf, Hans; Oelfke, Wolfgang: Güterverkehr und Spedition. Verkehrsbetriebslehre. 17., überarb. Aufl. Bad Homburg vor der Höhe, Berlin, Zürich 1974, S. 113.

3.1.2.3 FRAGE DES SELBSTEINTRITTES DURCH DEN SPEDITEUR IM SAMMELVERKEHR

Im Zusammenhang mit dem Sammelladungsgeschäft stellt sich aus rechtlicher Sicht die Frage, ob es sich nun um einen Selbsteintritt[1] des Spediteurs handle, ohne dass der Transport oder Teile davon durch ihn selbst ausgeführt werden (unechter Selbsteintritt). Im Unterschied zum eigentlichen Speditionsvertrag kauft hier der Spediteur nämlich nicht Frachtraum im eigenen Namen für Dritte - Kommission -, sondern für eigene Rechnung ein. Während sowohl H. Hartmann als auch J. Ochsé das Vorliegen eines Selbsteintrittes bejahen[2], sieht J.-P. Tschudi keinen Grund, "... die Sammelladungsspedition rechtlich ... anders zu behandeln als die gewöhnliche Spedition."[3] H. Dirlewanger betrachtet den Fall, wo "... Spediteure Transporte zu festen

---

1) Beim Selbsteintritt "... übernimmt der Spediteur ausser der Versendungsbesorgung ganz oder teilweise die Ausführung des Transportes, die sonst Sache des Frachtführers wäre. Der Spediteur wird für diesen Teil seiner Tätigkeit ganz richtig als Frachtführer angesehen, ..."
Ochsé, John: Der Speditionsvertrag im schweizerischen Recht nach den Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteuren-Verbandes vom 29. Januar 1932 unter besonderer Berücksichtigung des deutschen und französischen Speditionsrechts. Diss. Zürich 1933. Brugg 1933, S. 14.

2) vgl. Hartmann, Hans: Die Stellung des Versenders gegenüber dem Spediteur und dem Frachtführer im Speditionsvertrag. Diss. Basel 1944, S. 120.

Ochsé, John: Der Speditionsvertrag im schweizerischen Recht nach den Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteuren-Verbandes vom 29. Januar 1932 unter besonderer Berücksichtigung des deutschen und französischen Speditionsrechts. Diss. Zürich 1933. Brugg 1933, S. 64.

3) Tschudi, Jean-Pierre: Die Verträge des Speditionsgeschäfts unter Berücksichtigung der Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteur-Verbandes. Diss. Zürich 1974. Zürich 1975, S. 55.

Sätzen auf eigene Rechnung übernehmen ..." als Selbsteintritt und bezeichnet sie als "selbständige Grossverfrachter".[1)]

Die Frage der Behandlung des Selbsteintrittes ist aus zwei Gründen von Bedeutung:

1. im Zusammenhang mit der haftungsrechtlichen Abgrenzung und

2. hinsichtlich Gutschrift der erzielten Frachtersparnis

Auf die Problematik der haftungsrechtlichen Rollenzuteilung zwischen Spediteur und Frachtführer wurde bereits unter Kapitel 1.3 näher eingetreten. Inbezug auf erzielte Frachtersparnis vertritt G. Gautschi die Auffassung, wonach letztere eigentlich zu hundert Prozent dem Spediteur zuzukommen hätte, sofern man die Sammelladungsspedition einem Selbsteintritt des Spediteurs gleichstellt, was er befürwortet.[2)] Der Spediteur hat nämlich seinerseits das Risiko einer ungenügenden Auslastung des von ihm gecharterten

---

1) vgl. Dirlewanger, Hans: Die betriebswirtschaftliche Funktion des Speditionsgewerbes im nationalen und internationalen Absatzmarkt der schweizerischen Eisenbahnen. Vortrag an der Generalversammlung 1961 des Schweizerischen Spediteur-Verbandes in Basel, S. 9.

2) Nach deutschem Recht - § 413 Abs. 2 HGB - hat der Spediteur im Falle der Sammelladung "... ausschliesslich die Rechtsstellung eines Frachtführers", was einem Selbsteintritt gleichkommt.
Debling, Hans-Peter: Das nationale Sammelladungsgeschäft des Spediteurs im Güterkraftverkehr. Unter besonderer Berücksichtigung der §§ 413 Abs. 2 HGB, 14 ADSp und 20 GüKG. Zürich, Frankfurt M., Thun 1978, S. 21.

vgl. auch May, Willi: Tarifbildung und Preispolitik. Die tarifpolitischen Entwicklungen im Spediteursammelgutverkehr. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., B 33. Köln 1976, S. 91.

Frachtraumes voll und ganz selber zu tragen.[1)2)]

Freilich ist der Spediteur schon aus rein verkaufspolitischen Ueberlegungen daran interessiert, einen Teil der erzielten Frachtersparnis an seine Kunden weiterzugeben, um eben zu Bedingungen offerieren zu können, welche unter den normalen Stückgutansätzen liegen. Problematisch wird es für ihn ohnehin bei Grossverladern, welche selber über ein entsprechend grosses Frachtaufkommen verfügen, um so oder so in den Genuss der günstigsten Tarifkategorien zu gelangen. Da kann einzig noch eine genügend attraktiv gestaltete Spediteurleistung - oft im Rahmen sogenannter Packages bzw. Gesamtleistungen - den Verlader davon abhalten, direkt zum Frachtführer zu gehen.

Die zweite Form - nebst der Sammelladungsspedition -, bei der die Frage eines unechten Selbsteintritts aufgeworfen wird, ist die Spedition zu festen Kosten (Spedition à forfait). Eine Spedition à forfait "... liegt vor, wenn ausdrücklich oder stillschweigend eine Vereinbarung über eine Pauschalsumme oder über einen Einheitssatz nach Mass, Gewicht, Entfernung oder dergleichen vor der Transportdurchführung zu-

---

1) vgl. Gautschi, Georg: Berner Kommentar zum Obligationenrecht, 2. Abt.: Die einzelnen Vertragsverhältnisse. 6. Teilbd.: Besondere Auftrags- und Geschäftsführungsverhältnisse sowie Hinterlegung. 2., neu bearb. Aufl. Bern 1962, S. 136.

2) zur Frage des Risikos einer ungenügenden Auslastung:
vgl. Pontow, Ludwig: Die betriebswirtschaftliche Organisation in Speditionsgrossbetrieben. Berlin 1922, S. 51.

stande gekommen ist -, ..."[1] Analog der Sammelladung hat der Spediteur bei der Spedition à forfait nach deutschem Recht - § 413 Abs. 1 HGB - "... ausschliesslich die Rechtsstellung eines Frachtführers"[2]. Nicht so in der Schweiz, wo G. Gautschi im Falle der Spedition à forfait das Vorliegen eines Selbsteintrittes des Spediteurs verneint.[3]

3.1.2.4 BETRIEBS- UND VOLKSWIRTSCHAFTLICHE VORTEILE DES SAMMELLADUNGSVERKEHRS

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass aus dieser "marktzusammenfassenden Tätigkeit der Spedition"[4] sowohl für den Verlader als auch für den Spediteur und den Frachtführer wirtschaftliche Vorteile erwachsen können, und zwar:

---

1) Bönisch, Walter: Der gutorganisierte Speditionsbetrieb. Mit besonderer Würdigung des Speditionsrechnungswesens und der Rationalisierung des Innenbetriebes. Verkehrswirtschaftliche Schriftenreihe der Deutschen Verkehrs-Zeitung, Heft 12. Hamburg 1958, S. 18.

2) Debling, Hans-Peter: Das nationale Sammelladungsgeschäft des Spediteurs im Güterkraftverkehr. Unter besonderer Berücksichtigung der §§ 413 Abs. 2 HGB, 14 ADSp und 20 GüKG. Zürich, Frankfurt M., Thun 1978, S. 21.

3) vgl. Gautschi, Georg: Berner Kommentar zum Obligationenrecht, 2. Abt.: Die einzelnen Vertragsverhältnisse. 6. Teilbd.: Besondere Auftrags- und Geschäftsführungsverhältnisse sowie Hinterlegung. 2., neu bearb. Aufl. Bern 1962, S. 136.

4) Willeke, Rainer: Verkehrspolitik. Handbuch der Wirtschaftswissenschaften, Band II: Volkswirtschaft, hrg. von Karl Hax und Theodor Wessels. 2., überarb. und erw. Aufl. Köln, Opladen 1966, S. 316.

1. Vorteile für den Verlader:

- Frachtersparnis

- mittel- und geringwertige Güter werden sogar in kleineren Mengen transportfähig

- Schaffung von Sonderverkehrsgelegenheiten nebst den fahrplanmässigen sowie von direkten Verbindungen ohne Umlad

- bei ungeregeltem Tramp- oder Gelegenheitsverkehr erlaubt der Sammelverkehr den Aufbau von Liniendiensten

- dank des Kundensatzes, welcher Festpreischarakter besitzt, können die Transportfestkosten direkt und genau zum voraus kalkuliert werden, während dies im Stückgut- und Wagenladungsverkehr wegen allfälliger Nebenkosten nicht immer möglich ist

- Kosteneinsparungen bei der Transportbereitstellung der Kolli (keine Bezettelung)

- allfälliger Minderaufwand für Verpackung führt zu geringeren Verpackungskosten sowie zu Frachtkosteneinsparungen (dank Gewichtsreduktionen)

- Sammelverkehr umfasst je länger desto mehr Haus-Haus-Service, indem die Ware bei den Verladern abgeholt wird (Sammelfunktion), um am Bestimmungsort an die Empfänger verteilt zu werden (Verteilerfunktion)

- weitgehende Berücksichtigung von Kundenwünschen hinsichtlich Abhol- und Verladezeiten

2. Vorteile für den Spediteur:

- Erzielung eines höheren Gewinnes
- Stärkung der Marktposition gegenüber den Verladern
- optimalere (gleichmässigere) Auslastung
- Werbeeffekte des Sammelverkehrs
- Gelegenheit sich als Beilader zu beteiligen

3. Vorteile für den Frachtführer:

- Arbeits- und Kostenersparnisse:
  - . indem der Spediteur die Sammlung - meistens auch die Verteilung - sowie das Ein- und Ausladen der Güter besorgt
  - . tarif- und verwaltungsmässig bloss einen Frachtbrief zu bearbeiten
- geringeres Transportrisiko: Gesamtladungen erfordern weniger Aufmerksamkeit und die Gefahr von Diebstahl, Verlust, Beschädigung usw. ist kleiner
- bessere Auslastung sowie höhere Umlaufgeschwindigkeit der Transportgefässe

4. Volkswirtschaftliche Vorteile:

- optimale Auslastung der vorhandenen Transportmittelkapazitäten

- Minimalisierung des Verkehrsaufwandes[1)]

Anhand der gemachten Ueberlegungen erscheint der Sammelladungsverkehr schwergewichtig unter dem Aspekt einer Arbeitsteilung. Die für den Frachtführer meist nicht unproblematische Aufgabe der Gütersammlung am Versandort und der Güterverteilung am Bestimmungsort (Flächenbedienung) wird durch den Spediteur besorgt, während sich der Frachtführer auf die Knotenpunktbeförderung konzentrieren kann. Das soll nun aber nicht heissen, dass sich der Spediteur immer auf die Flächenbedienung beschränkt. Gerade der Lastkraftwagenspediteur nimmt sich ebenfalls der Knotenpunktbeförderung an. H. Niederquell betont, "... dass die

---

1) bezüglich Vorteile des Sammelladungsgeschäftes vgl. u.a.:

Bönisch, Walter: Der Spediteursammelgutverkehr. Der Weg von den verordneten Kundensätzen zu den empfohlenen Bedingungen und Entgelten. Hamburg 1976, S. 31.

Gottschalk, Udo-Hermann: Ist die Stellung der Spedition als integraler Bestandteil der Verkehrswirtschaft gefährdet? In: Der Güterverkehr, (1972)2, S. 40.

Hatt, Hans: Speditionsgewerbe. Handbuch der schweizerischen Volkswirtschaft II. Bern 1955, S. 344.

Lexa, Hans: Speditions- und Lagerhausbetriebe. Enzyklopädie der Betriebswirtschaftslehre IV, Handwörterbuch der Absatzwirtschaft, hrg. von Bruno Tietz. Stuttgart 1974, Sp. 3614.

Mayer, Leopold: Speditionsgeschäft und Speditionsbetrieb. Grundzüge der Betriebswirtschaftslehre der Speditionsunternehmungen. Betriebswirtschaft, 8. Heft. Wien 1933, S. 34 - 35.

Meyer, Rudolf: Der Spediteur in seinem Verhältnis zu Eisenbahn und Kraftverkehr. Verkehrswirtschaftliche Schriftenreihe der Deutschen Verkehrs-Zeitung, Heft 11. Hamburg 1957, S. 20.

Schlichting, Wolfhart: Aktuelle Probleme des Eisenbahnverkehrs. Eisenbahn und Spedition. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., B 7. Köln 1969, S. 234 - 235.

Schmitz, Horst-Peter: Die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Spedition auf vertraglicher Basis in der Bundesrepublik Deutschland. Düsseldorf 1957, S. 131 - 137.

Kraftwagen-Spedition die Wirksamkeit des Lastzuges (nicht, der Verf.) auf die Fläche beschränkt sehen möchte."[1] Seiner Ansicht nach würde "Eine solche Spezialisierung des Kraftwagens auf die Fläche ... den Interessen des deutschen Ladungskunden zuwiderlaufen."[2]

3.2 NEBENFUNKTIONEN

In Anbetracht der immer deutlicher sich abzeichnenden Tendenz vieler Speditionsunternehmungen, ihr Angebot nicht bloss auf dispositive Leistungen zu beschränken, sondern vermehrt den Verladern ganze Leistungspakete mit verwaltungsmässigen, organisatorischen und technischen Diensten anzubieten, muss der Begriff der Spediteurfunktion entsprechend auf bestimmte operative Tätigkeiten ausgedehnt werden. Immerhin sollen die Hauptfunktionen auf die begriffsbestimmenden dispositiven Tätigkeiten des Spediteurs begrenzt bleiben, während die operativen Leistungen unter die Nebenfunktionen eingereiht werden.

Unter Nebenfunktionen verstehen wir Leistungen, welche oft vom Spediteur im Rahmen von Ortsveränderungsprozessen erbracht werden mit zum Teil ausschliesslich operativem Charakter.

---

1) und 2) Niederquell, Herbert: Die Bedeutung der Kraftwagen-Spedition in der deutschen Verkehrswirtschaft. In: Internationales Archiv für Verkehrswesen, 17(1965)12, S. 238.

Bei den Nebenfunktionen handelt es sich im Unterschied zu den Hauptfunktionen um Einzelleistungen. Es kommt hinzu, dass sich hier häufig dispositive und operative Elemente überlappen. Gemäss unseren Darlegungen zu den Hauptfunktionen auf Seite 40 beinhalten diese oft dispositive Teile von Nebenfunktionen.

3.2.1 FRACHTFÜHRER

3.2.1.1 FLÄCHEN- UND KNOTENPUNKTVERKEHR

Der Kommissionär hat in der Regel die Möglichkeit, das Kommissionsgeschäft in ein Eigengeschäft umzuwandeln, indem er im Falle einer Verkaufskommission die ihm anvertraute Ware für sich selber kauft oder im Falle einer Einkaufskommission Ware aus eigenen Beständen verkauft.[1)] Dieser Selbsteintritt ist beim Spediteur - obwohl auch Kommissionär - nur sehr beschränkt möglich, gibt es doch kaum Speditionsfirmen, welche über ein eigenes Schienenunternehmen verfügen oder Luftfrachttransporte mit eigenen Flugzeugen durchführen. In der Binnen- und Hochseeschiffahrt laufen bloss vereinzelte Schiffe, welche Grossspedi-

---

1) vgl. Guhl, Theo: Das schweizerische Obligationenrecht. 6., ber. Aufl., bearb. von Hans Merz und Max Kummer. Zürich 1972, S. 464 - 466.

teuren gehören.[1] Somit bleibt einzig der Güterkraftverkehr, wo der Spediteur von der ihm als Kommissionär angestammten Möglichkeit des Selbsteintrittes Gebrauch machen kann, sofern er:

1. "... nicht ausdrücklich ausgeschlossen ..."[2] ist, und

2. "... wenn für den Frachtlohn bestimmte Tarife bestehen (analog dem Markt- oder Börsenpreis des Kommissionsgutes)."[3]

Im Zeichen der eingangs zum Kapitel 3.1 angetönten zunehmenden Vermischung zwischen dispositiven und operativen Tätigkeiten des Spediteurs stehen die zum Teil beachtlichen Fahrzeugparks von Speditionsunternehmungen, welche unter anderem eben als Frachtführer sowohl für Nah- als auch für Ferntransporte auftreten. Die Tatsache solcher Gemischtbetriebe ist hauptsächlich auf zwei Umstände zurückzuführen:

1. Eine nicht geringe Zahl an Spediteurfirmen ist aus reinen Frachtführerbetrieben herausgewachsen, indem letzteren ihre Angebotspalette aus wirtschaftlichen Ueberlegungen als zu

---

1) vgl. Gottschalk, Udo-Hermann: Auch als "Beförderer" in erster Linie Spediteur. Stellung und Aufgabe in der Verkehrswirtschaft. In: Deutsche Verkehrs-Zeitung, Sonderausgabe zum Deutschen Spediteurtag vom 10. - 12.6.1974 in Hamburg, S. 41.

2) und 3) Gautschi, Georg: Berner Kommentar zum Obligationenrecht, 2. Abt.: Die einzelnen Vertragsverhältnisse. 6. Teilbd.: Besondere Auftrags- und Geschäftsführungsverhältnisse sowie Hinterlegung. 2., neu bearb. Aufl. Bern 1962, S. 135.

eng erschien. Diese Entwicklung ist an sich nicht neu, sind doch viele traditionelle Speditionshäuser aus ursprünglichen Fuhrunternehmungen hervorgegangen.

2. In zunehmendem Masse haben ihrerseits Speditionsunternehmungen ihre Aktivitäten auch auf die Frachtführerfunktion ausgedehnt. "Gegenwärtig hat die Entwicklung infolge der Nachfrageänderungen von der klassischen Spedition, wie sie in bedeutendem Masse in den Seehäfen erhalten geblieben ist, zu einem ""speditionellen Gemischtbetrieb"" geführt, ..."[1] Nachfrageänderungen resultieren hauptsächlich aus den sich auf gewissen Strecken z.B. durch die Verdichtung der Verkehrsströme zunehmend abbauenden Transportproblemen für den Verlader. Er kann vermehrt direkt zum Frachtführer gehen unter Ausschaltung des Spediteurs.

Wenn also die Hauptaufgabe der Spedition auch nach wie vor schwergewichtig in der ihr angestammten klassischen Vermittlerrolle liegt, ist doch eine wachsende Eigenleistung des Spediteurs in der Verkehrsabwicklung unverkennbar. Die Zukunft dürfte von der "klassichen Spedition" in Richtung "speditioneller Gemischtbetrieb" weisen.[2] Die Bedeutung des Fracht-

---

1) Rattat, Karl-Heinz; Klein, Günter: Produktivitätsreserven im Speditions- und Lagereigewerbe. Frankfurt M. 1971, S. 19.

2) vgl. Papp, Florian: Haftungsrechtliche Fragen im Zusammenhang mit §§ 412, 413 HGB. Zur Abgrenzung der Haftung von Spediteur und Frachtführer im nationalen Güterfernverkehr. Diss. Köln 1973, S. 2 - 3.

führerbereiches im Vergleich zum rein speditionellen Bereich ist bei den einzelnen Gemischtbetrieben sehr unterschiedlich und für den Aussenstehenden schwierig abzuschätzen. Die Grenzen werden zusehends verwischt, eine klare Abgrenzung ist kaum mehr möglich.[1)]

Für den Spediteur erwachsen aus der zusätzlichen Tätigkeit als Frachtführer folgende Vorteile:

1. er hat sowohl Anspruch auf die vereinbarte Spediteurentschädigung als auch auf den Frachtführerlohn

2. Vereinfachung der Disposition. Er braucht keine Frachtführer mehr einzusetzen, mit denen er nicht in ständiger Geschäftsbeziehung steht. Letztere sind nämlich oft mit den Spezifika der durch ihn vermittelten Sendungen zuwenig vertraut, was sich zwangsläufig auf die Auftragsabwicklung nachteilig auswirken kann

3. gute Voraussetzung zur Bildung kontinentaler Transportketten[2)]

---

1) vgl. Gottschalk, Udo-Hermann: Auch als "Beförderer" in erster Linie Spediteur. Stellung und Aufgabe in der Verkehrswirtschaft. In: Deutsche Verkehrs-Zeitung, Sonderausgabe zum Deutschen Spediteurtag vom 10. - 12.6.1974 in Hamburg, S. 45 - 46.

de Weck, Roger: Spedieren geht über Studieren. Der Kampf der Gross-Spediteure in der Schweiz. In: Die Weltwoche, (1979)44 vom 31.10.1979, S. 7.

2) vgl. Gottschalk, Udo-Hermann: Der Spediteur in der Verkehrswirtschaft. Der Spediteur als Frachtführer und seine Tätigkeit im kombinierten Verkehr. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., B 17. Köln 1973, S. 40 - 41.

Der spediteureigene LKW-Park wirkt sich für den Verlader von dem Moment an nachteilig aus, wo der Spediteur im Interesse einer bestmöglichen Auslastung seiner Fahrzeuge allenfalls einer suboptimalen Lösung den Vorrang gibt, um die Strasse gegenüber anderen Verkehrsträgern vorzuziehen. Deshalb hat der Spediteur im Gemischtbetrieb darauf zu achten, ganz besonders in dieser Hinsicht unvoreingenommen an die einzelnen Transportprobleme heranzutreten.

Selbstverständlich tritt der Spediteur als Frachtführer sowohl im Güternah- als auch im Güterfernverkehr auf. Seine Flächenbedienung umfasst hauptsächlich den Haus-zu-Haus-Service im Zusammenhang mit der Knotenpunktbeförderung des Fernverkehrs.

3.2.1.2 CAMIONNAGE

Seit ihrem Bestehen stellt sich für die Eisenbahn in Anbetracht ihrer Schienengebundenheit das Problem einer sachgemässen und speditiven Abholung und Zustellung der Güter von und zu den Versendern bzw. Empfängern, welche über keinen Gleisanschluss verfügen. Die Ueberbrückung dieser Strecken wird durch den bahnamtlichen Rollfuhrdienst[1] bzw. Camionnagedienst wahrgenommen.

---

1) "Die Eisenbahn kann, wo sie es für angemessen erachtet, Rollfuhrunternehmer zum An- und Abfahren der Güter innerhalb des Stationsortes oder von und nach seitwärts gelegenen Ortschaften bestellen."
Grünberg, Siegmund: Das Speditionsrecht in seinen Grundzügen. Wien 1907, S. 12.

Obwohl es sich dabei zur Hauptsache um eine Frachtführerfunktion[1] handelt, betraute die Bahn bereits in ihren Anfangszeiten sehr oft Speditionsunternehmungen mit dieser Aufgabe. Zunächst erfüllten letztere diesen Service mittels Fuhrwerken, um dann mit dem Aufkommen der Lastkraftwagen eben Camions einzusetzen.[2]

Wie im historischen Teil (Kapitel 2) dargelegt, erhielt das Speditionsgewerbe einen starken Aufschwung mit dem Aufkommen der Eisenbahn. Bereits seit diesen Zeiten sind viele Speditionsunternehmungen zusätzlich als Camionneure tätig. Obwohl es sich dabei nicht um eine den Spediteur im eigentlichen Sinne kennzeichnende Funktion handelt, war und ist es die für viele Leute wohl sichtbarste Rolle des Spediteurs. Darin mag der Grund für die weitverbreitete Auffassung liegen, seine Haupttätigkeit sei die Rollfuhr, was zur falschen Gleichsetzung der Begriffe Spediteur und Camionneur führt.

Die Camionnage ist eine "technische Verlängerung des

---

1) Es ist zu beachten: "Der offizielle Camionneur ... ist nicht Frachtführer i.S. des OR, sondern Erfüllungsgehilfe der Eisenbahn. Diese haftet für sein Verhalten, wenn er einen Transportschaden verursacht." Gautschi, Georg: Berner Kommentar zum Obligationenrecht, 2. Abt.: Die einzelnen Vertragsverhältnisse. 6. Teilbd.: Besondere Auftrags- und Geschäftsführungsverhältnisse sowie Hinterlegung. 2., neu bearb. Aufl. Bern 1962, S. 357 - 358.

2) vgl. Wolters, Heinz: Der Spediteur in der Verkehrswirtschaft. Das Verhältnis des Speditionsgewerbes zu den verschiedenen Verkehrsträgern und die Bedeutung des Spediteurs als Wegbereiter des internationalen Verkehrs. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., B 17. Köln 1973, S. 27.

Schienentransports"[1], indem der "... Station-Station-Verkehr der Eisenbahn zu einer Haus-Haus-Gesamtleistung ..."[2] erweitert wird. Analog dem Sammeln und Verteilen im Sammelverkehr handelt es sich dabei um Flächenverkehr. In beiden Fällen wird zur Hauptsache Kleingut befördert. Die deutschen Spediteure sind den Kleingutverkehr betreffend mit einem Modell an die Deutsche Bundesbahn gelangt, welches eine stärkere Kooperation beinhaltet und ihrer Ansicht nach unter volkswirtschaftlichen Aspekten eine optimale Lösung des Kleingutverkehrs gewährleistet. Gemäss diesem Vorschlag sollte sich die Eisenbahn inskünftig "... auf die reine Beförderung von Kleingütern in Wagenladungen ohne jegliche Unterwegsumladung (beschränken, der Verf.), während die mit ihr zusammenarbeitenden Spediteure die Sammlung, Verteilung, die Be- und Entladung sowie die Abfertigung der Einzelsendungen übernehmen."[3] Die Spediteure versprechen sich von der Realisierung dieses Modells unter anderem:

1. einen vermehrten Einsatz der Schiene durch den Spediteur zulasten der Strasse im Güterfernverkehr

---

1) Predöhl, Andreas: Verkehrspolitik. Grundriss der Sozialwissenschaft, hrg. von Harald Jürgensen und Andreas Predöhl, Bd. 15. 2., verb. und erw. Aufl. Göttingen 1964, S. 194.

2) Rattat, Karl-Heinz; Klein, Günter: Produktivitätsreserven im Speditions- und Lagereigewerbe. Frankfurt M. 1971, S. 135.

3) Meyer, Rudolf: Eisenbahn und Spedition im Spannungsfeld zwischen Kooperation und Konkurrenz. In: Schienen der Welt, (1978)11, S. 841.

2. einen zunehmenden Marktanteil der Eisenbahn im Kleingutverkehr in Form von Wagenladungen[1)]

3.2.2 LAGERHALTUNG UND UMSCHLAG

Hinsichtlich Ueberbrückung von Raum und Zeit durch den Verkehr fällt der Lagerung die Aufgabe zu, sich ergebende zeitliche Lücken vor, während und nach Ortsveränderungsprozessen zu schliessen. Solche Lücken können z.B. bei mehrstufigen Transportabläufen auftreten, wo sehr oft ein völlig nahtloser Uebergang (Umschlag) von einem Verkehrsmittel auf das andere nicht möglich ist (Zwischenlagerung). Vor und nach dem Transport können sich zeitliche Lücken ergeben, weil das zu beladende Verkehrsmittel noch nicht bereitsteht (Vorlagerung) bzw. mangels einschlägiger Angaben des Verladers bezüglich Auslieferung der Ware (Nachlagerung) usw. Die Lagerung trägt in diesem Zusammenhang zur Optimierung des Verkehrs bei, indem das Transportangebot um Kombinationen erweitert wird, welche die Ausgleichsfunktion der Lagerung voraussetzen. Die enge Verflechtung des Transportes mit der Lagerung hat dazu geführt, dass sich vielerorts hauptsächlich das Speditionsgewerbe ebenfalls mit dem Lagereigeschäft befasst.[2)]

---

1) vgl. Meyer, Rudolf: Eisenbahn und Spedition im Spannungsfeld zwischen Kooperation und Konkurrenz. In: Schienen der Welt, (1978)11, S. 841.

2) Anbieter von Lagerdiensten heissen in der Fachsprache Lagerhalter, während Nachfrager nach solchen Leistungen als Einlagerer bezeichnet werden.

Nebst dem Bereich der unmittelbaren Verbindung zwischen Lagerung und Transport "... gleicht die Lagerung zeitliche Spannungen zwischen Produktion und Verbrauch aus."[1)]

Bei der Lagerung sind somit zwei Grundformen auseinanderzuhalten:

1. kurzfristige Lagerung (Vor-, Zwischen- und Nachlagerung)

2. langfristige Lagerung

Wie wir gesehen haben, kann kurzfristige Lagerung vornehmlich beim Güterumschlag notwendig werden, weshalb sie auch als Umschlagslagerung bezeichnet wird. Aufgrund ihrer Funktion bei der Ortsveränderung gilt sie als Bestandteil des Transportvorganges.[2)] Aber auch rechtlich gesehen, ergibt sie sich oft als Nebenverpflichtung des Speditionsvertrages. Dabei braucht sie nicht immer ausdrücklich vereinbart zu sein, denn dem Spediteur obliegt bekanntlich im Rahmen des ganzen Transports eine (mittelbare) Obhutspflicht für das Transportgut. Aus irgendwelchen Gründen kann sich nun eine kurzfristige Lagerung vor, während oder nach der Güterverschiebung aufdrängen. Zu diesem Zwecke wird der Spediteur die Ware entweder bei einem fremden Lagerhalter oder - sofern er selber über die nötige

---

1) Meyer, Theodor: Die Stellung der gewerblichen Lagerei. In: Internationales Archiv für Verkehrswesen, 17(1965)12, S. 235.

2) vgl. Marzec, Jan: Die Spedition im integrierten Transportsystem. In: Internationale Transportannalen 1976, S. 129.

Infrastruktur verfügt - bei sich einlagern.[1] Es lässt sich unschwer ableiten, dass der Spediteur schon von seiner Aufgabe her daran interessiert ist, seinen Kunden zumindest kurzfristige Lagerflächen zur Verfügung zu halten.

Die langfristige Lagerung umfasst "... Dauerlager, d.h. ein Spediteur übernimmt dann Güter zur Einlagerung, die mit Speditionsaufträgen nichts oder nichts mehr zu tun haben, und betreibt somit selbständige Lagergeschäfte."[2] Trotzdem ist ein mittelbarer Zusammenhang mit dem Ortsveränderungsprozess gegeben, denn Langzeitlager sind die sogenannten Verteilungs- und Auslieferungslager. "Anstatt von der entfernt gelegenen Fabrik erhalten die Kunden die bestellte Ware ohne Zeitverlust aus einem Verteilungslager in ihrer unmittelbaren Nähe. Zur Auffüllung des Lagers brauchen dann von der Fabrik nur noch grosse, geschlossene Transporte zu erfolgen, wobei die Ermässigungen der Frachttarife voll zur Geltung kommen können."[3]

---

1) vgl. Tschudi, Jean-Pierre: Die Verträge des Speditionsgeschäfts unter Berücksichtigung der Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteur-Verbandes. Diss. Zürich 1974. Zürich 1975, S. 65 - 68 sowie 116 - 117.

2) Mittendorf, Hans; Oelfke, Wolfgang: Güterverkehr und Spedition. Verkehrsbetriebslehre. 17., überarb. Aufl. Bad Homburg vor der Höhe, Berlin, Zürich 1974, S. 287.

3) Meyer, Theodor: Die Stellung der gewerblichen Lagerei. In: Internationales Archiv für Verkehrswesen, 17(1965)12, S. 235.

Nach Ansicht von P. Goebel bringen die Speditionsauslieferungslager für die Zukunft eine Intensivierung des Speditionsnahverkehrs mit sich. vgl. Goebel, Peter: Ein neuer Speditionstyp an den Güterabfertigungen. In: Deutsche Verkehrs-Zeitung, Sonderausgabe zum Deutschen Spediteurtag vom 6. - 8.6.1966 in Berlin, S. 63.

Im Falle von Massengütern wie Getreide, Kaffee usw. kommt die zeitliche Pufferfunktion der Langzeitlagerung besonders deutlich zum Ausdruck, hilft sie doch "... die auf wenige Monate konzentrierte Ernte ... auf den Bedarf eines Jahres verteilen".[1] Wegen des erwähnten mittelbaren Zusammenhangs der Langzeitlagerung mit dem Transportprozess soll auch sie zu den speditionellen Nebenfunktionen gezählt werden.

Bei der Langzeitlagerung bildet die Lagerung an sich immer den Hauptzweck eines spezifischen Einlagerungsvertrages. Einlagerungsverträge kommen aber nicht etwa bloss im Zusammenhang mit langfristiger Lagerung zustande. Wird z.B. dem Spediteur von Seiten des Verladers die Anweisung erteilt, die Sendung sei vor deren Auslieferung an den Empfänger noch an Lager zu nehmen, kommt ein Einlagerungsvertrag zustande, selbst wenn die Ware bald nach deren Einlagerung dem Empfänger übergeben werden soll.[2]

Freilich kann ebenfalls hinsichtlich Bedeutung des Spediteurs in der Lagerei - wie in Kapitel 3.2.1.1 aufgrund eines eigenen LKW-Parks - von Gemischtbetrieben gesprochen werden. Diese Möglichkeit besteht an sich im Zusammenhang mehrerer seiner Neben- bzw. Zusatzfunktionen. In der vorliegenden Arbeit bleibt der Begriff Gemischtbetrieb jedoch ausschliesslich für

---

1) Debling, Hans-Peter: Das nationale Sammelladungsgeschäft des Spediteurs im Güterkraftverkehr. Unter besonderer Berücksichtigung der §§ 413 Abs. 2 HGB, 14 ADSp und 20 GüKG. Zürich, Frankfurt M., Thun 1978, S. 64.

2) vgl. Tschudi, Jean-Pierre: Die Verträge des Speditionsgeschäfts unter Berücksichtigung der Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteur-Verbandes. Diss. Zürich 1974. Zürich 1975, S. 115 - 116.

den Fall des Unterhalts und Einsatzes eines spediteureigenen LKW-Parks vorbehalten.

Als Zusatzbeschäftigung der Spedition wird die Lagerei grösstenteils im Binnenlande betrieben, während sie in den Seehäfen meist als "selbständiger Gewerbezweig" anzutreffen ist.[1)]

Die Lagerung im beschriebenen Sinne samt der damit unter anderem verbundenen "vertraglichen Obhutspflicht" des Lagerhalters unterscheiden sich klar von der blossen Lagermiete, bei der lediglich Raum zum "vertragsgemässen Gebrauch" überlassen wird.[2)]

Innerhalb des gesamten Lagerwesens kommt dem Zollfreilager für den internationalen Güteraustausch eine besondere Rolle zu, indem dort gelagerte Importgüter erst im Moment ihrer Auslagerung verzollt werden, was entsprechende Zinseinsparungen mit sich bringt. Waren, die aus einem Zollfreilager ins Ausland weiterverkauft werden (Transithandel), entgehen einer Zollbelastung. "Die Zollfreilager gelten zollrechtlich als Ausland."[3)] Sie unterliegen besonderen Bestimmungen und können mit einer entsprechenden Bewilligung auch von Privaten - wie z.B. Speditionsunternehmungen - geführt werden.

Die zeitliche Spanne der Güterverschiebung vom Verlader

---

1) vgl. Ohling, Heiko: Export-Import-Spedition. Handbuch für Praxis und Technik des Aussenhandels. 7., vollst. überarb. und erw. Aufl. Wiesbaden 1973, S. 157.

2) vgl. Reiner, Gerhard: Der Speditionslagerschein in Deutschland und England unter Berücksichtigung der unterschiedlichen rechtlichen und wirtschaftlichen Stellung des Spediteurs. Diss. Mainz 1977, S. 78.

3) Vadnai, Eugen: Leitfaden des schweizerischen Transportwesens. Zürich 1931, S. 155.

bis zum Empfänger soll vor allem bei hohen Kapitalkosten des Transportgutes minimiert werden. Deshalb wird nebst entsprechender Transportmittelauswahl vermehrt darauf geachtet, Zwischenlagerungen soweit als möglich zu vermeiden oder zumindest zu verkürzen, was die Lagerhalter bezüglich ihrer Zukunft eher pessimistisch stimmt. H.St. Seidenfus hingegen ist in dieser Beziehung zuversichtlich und meint, "... das das Gütervolumen, das potentiell bei Speditions- und Lagereibetrieben eingelagert werden kann, auch in der Zukunft ansteigen wird. Jedoch wird sich die durchschnittliche Lagerdauer verkürzen ..."[1]. Eine solche Entwicklung liegt aber durchaus im Interesse der Lagerhalter.

Eine weitere vom Spediteur in vielen Fällen wahrzunehmende Funktion ist der Güterumschlag. "Unter Umschlag als unternehmerische Leistung versteht man in der Verkehrswirtschaft die (gewerbsmässige) Ueberführung von Gütern zwischen Lager und Beförderungsmittel, zwischen Beförderungsmitteln derselben Art und zwischen verschiedenen Beförderungsmitteln."[2]

---

1) Seidenfus, Hellmuth St.: Der Spediteur in der Verkehrswirtschaft. Heutige Stellung und künftige Bedeutung der Spedition und gewerblichen Lagerei innerhalb unserer Verkehrswirtschaft. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., B 17. Köln 1973, S. 8.

2) Out, Hans: Analyse der Strukturen und Wettbewerbsverhältnisse im Bereich Spedition - Lagerei - Umschlag. ifo-Studien zur Verkehrswirtschaft, 9. München 1978, S. 5.

3.2.3 VERZOLLUNG

An Grenzübergängen erbringt der Spediteur oft die im Zusammenhang mit der Verzollung von Sendungen erforderlichen Leistungen, und zwar entweder als Teil eines Speditionsvertrages oder als selbständige Leistung.

Bei Speditionsverträgen, welche grenzüberschreitende Transporte beinhalten, erfolgt die Verzollung durch den Spediteur meist aufgrund einer entsprechenden Weisung des Verladers. Es besteht aber die Möglichkeit, dass der Spediteur selbst ohne eine ausdrückliche Weisung des Verladers zur Verzollung verpflichtet wird. Dies ist der Fall, "... wenn die Ausführung des Speditionsauftrages ohne die Besorgung der Verzollung überhaupt nicht möglich ist."[1)]

Die Abwicklung der Verzollung kann im übrigen nebst Rechtshandlungen auch "... Tathandlungen wie Abwägen, Umladen, Auspacken und Wiederverpacken des Frachtgutes"[2)] umfassen.

Die von den Speditionsunternehmungen zur Erledigung von Zollangelegenheiten eingesetzten Fachleute heissen Zolldeklaranten. Sie verfügen dank einer entsprechenden Ausbildung über ein umfangreiches Wissen inbezug auf Verzollung und der damit zusammenhängenden Probleme:

---

1) Ochsé, John: Der Speditionsvertrag im schweizerischen Recht nach den Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteuren-Verbandes vom 29. Januar 1932 unter besonderer Berücksichtigung des deutschen und französischen Speditionsrechts. Diss. Zürich 1933. Brugg 1933, S. 77.

2) Gautschi, Georg: Berner Kommentar zum Obligationenrecht, 2. Abt.: Die einzelnen Vertragsverhältnisse. 6. Teilbd.: Besondere Auftrags- und Geschäftsführungsverhältnisse sowie Hinterlegung. 2., neu bearb. Aufl. Bern 1962, S. 198.

angefangen bei den Zollabfertigungsarten (Import-Export, Transit, Freipass usw.) über das Zolltarifwesen zu den Zollgesetzgebungen und -vorschriften. Im weiteren müssen sie imstande sein, allfällige Unterschiede hinsichtlich Güterzusammensetzungen festzustellen, um die Waren auch richtig zu deklarieren.[1)]

Mit der Entstehung und Entwicklung der Europäischen Gemeinschaften EG kam vor allem bei Grenzspediteuren in EG-Ländern die Befürchtung auf, die Harmonisierung der Verzollungs-Vorschriften führe zu einem massiven Nachfragerückgang nach Verzollungsleistungen. Wie die Erfahrung in der BRD zeigte, war dem aber nicht so, denn:

"- schwieriger geworden durch die EG-Regelungen sind die Abfertigungen von zollpflichtigen Drittlandeswaren, und

- schwieriger geworden sind die EWG-Einfuhren auf dem Agrarsektor durch die Erhebung des Währungsausgleiches, die besondere Tarifierungsarbeiten mit sich bringt."[2)]

Ganz abgesehen davon, dass solche Harmonisierungen nicht zu einem unmittelbaren Nachfrageschwund nach Zollabfertigungsleistungen zu führen brauchen, gilt es zu bedenken, dass Vereinfachungen im Zollbereich eine spe-

---

1) vgl. Vom Wirken des internationalen Spediteurs, hrg. vom Verband Basler Spediteure. Basel o.J. S. 11 - 12.

2) May, Willi; Kaltz, Bernhard: Gewerbepolitik - eine Kunst des Möglichen. Ein Katalog aktueller Probleme. In: Deutsche Verkehrs-Zeitung, Sonderausgabe zum Deutschen Spediteurtag vom 10. - 12.6.1974 in Hamburg, S. 31 - 32.

ditivere Abwicklung der Güterströme ermöglichen, was nur im Interesse der internationalen Spedition liegen kann.

3.2.4 VERSICHERUNG

Bei der Nebenfunktion Versicherung geht es in erster Linie um die Vermittlung von Schadenversicherungen durch den Spediteur. In Betracht fallen dafür Speditionsgüter, welche durch eine Transportversicherung abgedeckt werden sowie Lagergüter, die gegen Feuer, Diebstahl usw. versichert werden können.[1)]

Ein wesentlicher Unterschied zu den vorangehenden Nebenfunktionen Verzollung und Lagerung ergibt sich hier insofern, als die Pflicht zur Versicherung auf jeden Fall eines besonderen Auftrages an den Spediteur bedarf, den dieser aber nicht ablehnen kann.[2)] Als Ausnahme gilt einzig der Fall, wo der Verlader mit dem Spediteur regelmässig Geschäfte abwickelt und diese immer versichern liess. Hier genügt eine "Generalordre", wonach sämtliche Sendungen zu versichern seien. Soll unter diesen Voraussetzungen eine Sendung nicht versichert werden, hat der Verlader dies dem Spediteur zu melden.[3)]

---

1) vgl. u.a. auch Allgemeine Bedingungen (1980) des Schweizerischen Spediteur-Verbandes Art. 19, Abs. 3: siehe Anhang S. 8.

2) vgl. Ochsé, John: Der Speditionsvertrag im schweizerischen Recht nach den Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteuren-Verbandes vom 29. Januar 1932 unter besonderer Berücksichtigung des deutschen und französischen Speditionsrechts. Diss. Zürich 1933. Brugg 1933, S. 68.

3) vgl. Meyer, Norwin: Der Speditionsvertrag nach schweizerischem Recht. Abhandlungen zum schweizerischen Recht. Neue Folge, hrg. von Theo Guhl, 68. Heft. Bern 1931, S. 47.

Zu unterscheiden von den unter die Nebenfunktion Versicherung fallenden Schadensversicherungen ist die eigentliche Speditionsversicherung, welche eine reine Haftpflichtversicherung des Spediteurs darstellt. "Die Speditionsversicherung schützt gegen die Gefahr eines Spediteurfehlers."[1)]

3.2.5 BEHANDLUNG DES GUTES

Der Spediteur hat nicht selten eine Vielzahl an Leistungen zwecks Behandlung des Gutes zu erbringen. Dies vor allem gerade an Umschlagplätzen wie im Seehafen. Unter solche Leistungen fallen z.B.: Messen, Zählen, Taxieren, Musterziehen, Qualitätskontrollen, Verpackungen, Umpackungen, Umsignierungen, Entfernung von Herkunftszeichen, Reinigungen, Begasungen, Trocknungen, Beschaffung geeigneter Behälter usw.[2)]

Gerade die Funktion der Verpackung ist eine recht anspruchsvolle Angelegenheit. Die Verpackung an sich ist in erster Linie auszurichten nach den an sie gestellten Ansprüchen inbezug auf Beschaffenheit des Gutes, einzu-

---

1) Steinfeld, Dietrich: Formen der Speditionsversicherung. Veröffentlichungen des Seminars für Versicherungswissenschaft der Universität Hamburg und des Versicherungswissenschaftlichen Vereins in Hamburg e.V., hrg. von Hans Möller. Neue Folge, Heft 26. Karlsruhe 1965, S. 5.

2) vgl. Mittendorf, Hans; Oelfke, Wolfgang: Güterverkehr und Spedition. Verkehrsbetriebslehre. 17., überarb. Aufl. Bad Homburg vor der Höhe, Berlin, Zürich 1974, S. 26.

Schlichting, Wolfhart: Seehäfen und Spedition. In: Internationales Archiv für Verkehrswesen, (1959)1, S. 4.

setzende Transportmittel, Transportweg, Beförderungsdauer, Witterungseinflüsse, Jahreszeit usw. Die Hochseeverpackung hat ganz anderen Anforderungen gerecht zu werden als die Luftfrachtverpackung für ein und dasselbe Gut. Kostenmässige Ueberlegungen lassen die Luftfracht inbezug auf Verpackung nicht selten als attraktiver erscheinen, da der Aufwand an Verpackungsarbeit und -material bescheidener ausfällt. Die Luftfrachtverpackung ist zudem leichter, was eine gewichtsmässige Reduktion und somit eine entsprechende Frachtersparnis mit sich bringt. Wegen des billigeren Materials ergeben sich kleinere Kapitalkosten für das eingelagerte Verpackungsmaterial. Eine billigere und leichtere Verpackung erheischt aber auch tiefere Zollgebühren.[1)]

Ein Grossteil der Transporte wird freilich nach wie vor auf dem Seeweg abgewickelt, da er in vielen Fällen immer noch die wirtschaftlichste Lösung darstellt. Hinzu kommt die Tatsache, dass für Spezialtransporte wie z.B. die Verschiebung ganzer Anlagen usw. aus Kapazitätsgründen einzig das Hochseeschiff in Frage kommt. H.-J. Schmitt bestätigt in diesem Zusammenhang, dass "... die seemässige Verpackung immer aufwendiger, immer komplizierter wird."[2)] Er gibt aber zu bedenken, dass man sich bei der Verpackung oft zu wenig Rechenschaft darüber abgibt, welchen Anforderungen sie standhalten muss:

---

1) vgl. Panalpina: Wissenswertes über Spedition, zusammengestellt für das Exportseminar der Schweizerischen Zentrale für Handelsförderung in Hertenstein vom 28. - 30. Oktober 1975. Basel 1975, S. 1 - 3.

2) Schmitt, Hans-Jörg: Verpackung - russisches Roulett im Verkehrssystem. In: Deutsche Verkehrs-Zeitung, Sonderausgabe zum Deutschen Spediteurtag vom 17. - 21.10.1978 in München, S. 179.

"Wobei dann sauber gezimmert, fabelhaftes Holz verwandt, aber über die Anforderungen, die zum Beispiel der Umschlag im Hafen, die Verladung über See und der Transport an den Bauplatz stellen, schlicht zu wenig nachgedacht wird."[1)]

3.2.6 INKASSO UND BEVORSCHUSSUNG

Hier denken wir vor allem an das Inkasso von Kosten- oder Wertnachnahmen durch den Spediteur. Bei den Kostennachnahmen handelt es sich um das Inkasso der Transportkosten, ist doch der Empfänger üblicherweise auch Käufer der transportierten Ware. Dieser hat nach Gesetz beim Versendungskauf die Transportkosten zu tragen. Die Wertnachnahme hingegen soll dem Absender den Kaufpreis des Frachtgutes sichern.[2)]

Im weiteren bevorschusst der Spediteur etwa Auslagen für Frachten, Zölle usw., was ebenfalls als Nebenfunktion zu betrachten ist.

---

1) Schmitt, Hans-Jörg: Verpackung - russisches Roulett im Verkehrssystem. In: Deutsche Verkehrs-Zeitung, Sonderausgabe zum Deutschen Spediteurtag vom 17. - 21.10.1978 in München, S. 175.

2) vgl. Gautschi, Georg: Berner Kommentar zum Obligationenrecht, 2. Abt.: Die einzelnen Vertragsverhältnisse. 6. Teilbd.: Besondere Auftrags- und Geschäftsführungsverhältnisse sowie Hinterlegung. 2., neu bearb. Aufl. Bern 1962, S. 195.

3.2.7 VERMITTLUNG BZW. ABSCHLUSS VON FRACHTVERTRÄGEN

Diese Nebenfunktion weicht trotz ihres dispositiven Charakters ähnlich wie die operativen Leistungen von der spezifisch speditionellen Tätigkeit im herkömmlichen Sinne ab. Dabei muss betont werden, dass ihr vor allem im Zuge zunehmender Luftfrachtvolumina für den Spediteur eine wachsende Bedeutung zukommt, sind doch die meisten Luftfrachtspediteure als IATA-Agenten engagiert.[1] Freilich nehmen diese eine Doppelstellung ein. "Sie sind einerseits Vertreter der einzelnen Luftverkehrsgesellschaft und schliessen in deren Namen den Frachtvertrag mit ihrem Auftraggeber ab, und andererseits sind sie tätig als Kommissionäre im eigenen Namen und für Rechnung des Absenders."[2]

Ferner sind Spediteure auch etwa tätig als Fracht- bzw. Schiffsmakler für Reedereien. Obwohl die Aufgabe des Maklers nicht im Abschluss von Verträgen besteht, sondern bloss in deren Vermittlung, d.h. im Zusammenbringen der Vertragsparteien[3], schreibt E. Vadnai: "Der Fracht-

---

1) IATA ist die Abkürzung für die 1945 in Havanna gegründete International Air Transport Association, der die meisten international verkehrenden Luftverkehrsgesellschaften - "vorab Liniengesellschaften" - angehören. vgl. Gugelmann, Johann Friedrich: Die IATA - Was sie ist und was sie nicht ist. In: Schweizerische Handelszeitung, (1976)20 vom 13.5.1976, S. 35.

Nebst dem IATA-Agenten gibt es den eher selten anzutreffenden General Sales Agent (GSA), der als Agent für eine oder mehrere Luftfahrtgesellschaften fungiert, nicht aber gleichzeitig noch als IATA-Agent auftreten kann.

2) Zäpfel, Kurt: Verkehrsnutzer und Spedition. In: Internationales Archiv für Verkehrswesen, 7(1955)14, S. 317.

3) vgl. Hänggi, Walter: Haftung des Spediteurs für Erfüllungsgehilfen und Drittpersonen unter besonderer Berücksichtigung des Zwischenspediteurs nach schweizerischem, deutschem und französischem Recht. Diss. Basel 1940, S. 3.

Dumont, Paul: Das schweizerische Speditionsrecht. Das europäische Speditionsrecht. Sammlung von Darstellungen des Speditions- und Privatlagerrechts. Zoll-, Speditions- und Schiffahrtszeitung. Wien 1929, S. 101.

makler hat, wie oben erwähnt, seine erste Aufgabe darin zu sehen, dass er mit dem Befrachter Stückgüterverträge abschliesst."[1] Folglich darf angenommen werden, dass es sich bei den vorangehend als Fracht- bzw. Schiffsmakler bezeichneten Spediteuren von deren Funktion her nach heutigem Recht um Abschlussagenten[2] handelt.[3]

In wirtschaftlicher Hinsicht wirken sich solche Engagements für den Verlader von dem Moment an nachteilig aus, wo der Spediteur im Interesse eines Agenturverhältnisses bloss einer suboptimalen Lösung inbezug auf Verkehrsmittelauswahl den Vorzug gibt.

Ein weiteres Handicap dieser Agenturen kann darin liegen, dass der einzelne Spediteur Linien, welche durch andere Spediteure (Konkurrenten) vertreten werden, oft zum Nachteil seiner Kunden meidet. So wird Spediteur A z.B. mit einem Auftrag, für den am vorteilhaftesten die durch Spediteur B vertretene Linie berücksichtigt würde, mit allen Mitteln versuchen, diesen Leitungsweg zu umgehen, selbst auf das Risiko einer zweitklassigen Lösung hin. Dies aus Angst, B könnte ihm sonst den betreffenden

---

1) Vadnai, Eugen: Die Stellung des Spediteurs in der arbeitsteiligen Verkehrswirtschaft. Budapest 1924, S. 19.

2) Im Unterschied zum Vermittlungsagenten schliesst der Abschlussagent Verträge im Namen seines Auftraggebers ab. Der Vermittlungsagent seinerseits unterscheidet sich vom Makler, indem er als ständiger Vermittler auftritt, wogegen der Makler bloss gelegentlich Verträge vermittelt.
vgl. Gautschi, Georg: Berner Kommentar zum Obligationenrecht, 2. Abt.: Die einzelnen Vertragsverhältnisse. 5. Teilbd.: Der Kreditbrief und Kreditauftrag, der Mäklervertrag, der Agenturvertrag, die Geschäftsführung ohne Auftrag. 2., neu bearb. Aufl. Bern 1964, S. 200 und 205.

3) Die Rolle des Abschlussagenten übernimmt er in der Regel bei westlichen Schiffahrtsgesellschaften. Für Reedereien aus dem Osten hingegen handelt er grösstenteils als Vermittlungsagent.

Kunden als zukünftigen Auftraggeber abwerben (Dumping-Offerten). Um solchem Misstrauen entgegenzuwirken, gründeten mehrere Speditionsfirmen Tochterunternehmungen, in denen sie ihre Linienagenturen unterbrachten. Dabei wird natürlich besonderes Gewicht auf die Unabhängigkeit zwischen Mutter- und Tochtergesellschaft gelegt. So oder so muss immer eines der obersten Gebote des Spediteurs in der objektiven Auswahl der einzusetzenden Verkehrsmittel liegen, "... weil (er, der Verf.) verpflichtet ist, die vorteilhafteste Gelegenheit für seine Kunden zu finden, ..."[1)]

Für den Verlader kann sich andererseits ein solches Agenturverhältnis seines Spediteurs insofern als vorteilhaft erweisen, als dieser ihm bei Benützung der durch ihn vertretenen Linien meist entsprechend günstigere Offerten unterbreiten kann. Einen weiteren Vorteil sieht F. Wolf darin, dass der Spediteur als Agent "... nicht nur Frachtbuchungen vornimmt, sondern auch Konnossemente erstellt und unmittelbar nach Verschiffung ausliefert ..., ferner die Fracht abrechnet und dabei helfen kann, die günstigsten Umrechnungskurse anzuwenden, selbstverständlich zum Nutzen des Verladers."[2)]

---

1) Rössger, Edgar: Luftverkehr und Spedition. Forschungsberichte des Landes Nordrhein-Westfalen, Nr. 882, hrg. durch das Kultusministerium. Köln, Opladen 1960, S. 13.

2) Wolf, Frédéric: Funktionen und Aufgaben des Spediteurs. Vortrag am Seefracht-Seminar des Swiss Shippers' Council vom 24. - 26. Januar 1979 in Rüschlikon, S. 16.

3.3 ZUSATZFUNKTIONEN

Unter Zusatzfunktionen verstehen wir Leistungen bzw. Geschäfte, die der Spediteur etwa erbringt, die aber mit Gütertransporten in keinem Zusammenhang stehen.

Beispiele von Zusatzfunktionen:

- Ein- und Verkaufskommission im Warenhandel
- Bankgeschäfte
- Reisebüros
- Car- und Mietwagenbetrieb[1)]

Obwohl Speditionsunternehmungen zum grossen Teil ein recht dynamisches Unternehmungsverhalten an den Tag legen und dementsprechend laufend Diversivikationen in ihrem Leistungsangebot vornehmen, kann festgestellt werden, dass ihre Betätigung im Bereiche der oben erwähnten Zusatzfunktionen eher rückläufig sein dürfte.

Zusammenfassend kann bezüglich Funktionen des Spediteurs und deren aktuellen Bedeutung festgehalten werden, dass trotz der aufgezeigten Diversifikationen in Richtung operativen Tätigkeiten und den immer fliessenderen Grenzen zwischen Disposition und Operation das dispositive Element an Wichtigkeit keineswegs eingebüsst hat. "Im Gegenteil hat sich in der modernen Verkehrswirtschaft das Be-

---

1) vgl. Vadnai, Eugen: Die Stellung des Spediteurs in der arbeitsteiligen Verkehrswirtschaft. Budapest 1924, S. 53 - 56.

Tschudi, Jean-Pierre: Die Verträge des Speditionsgeschäfts unter Berücksichtigung der Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteur-Verbandes. Diss. Zürich 1974. Zürich 1975, S. 13.

dürfnis nach rascher Abwicklung von Formalitäten und nach scharfer Transportkostenkalkulation noch verstärkt."[1)]

3.4 SPEZIALISIERUNGEN

Hier sollen die im Speditionsgewerbe üblichen Varianten der Spezialisierung aufgezeigt werden. Dabei ist zu beachten, dass diejenigen Speditionsfirmen, welche ihr Angebot bloss auf eines der nachfolgenden Gebiete beschränkt halten, stark in der Minderzahl sind. Spezialisierung ist hier vielmehr so aufzufassen, dass der Spediteur sich zur Erbringung einer ganz bestimmten Leistung besondere Voraussetzungen schafft (technische Einrichtungen; spezifisches Know How; Beziehungen zu Verkehrsunternehmungen und Regierungen im Ausland usw.), aufgrund derer er zwangsläufig an einem möglichst guten Absatz dieses Produktes wohl interessiert ist, daneben aber mehrheitlich die ganze Palette der Transportvermittlung ebenfalls offeriert. Die Spezialisierung dient hier hauptsächlich zur Profilierung der einzelnen Firmen auf dem Markt. Der Spediteur ist der Spezialist in der Transportvermittlung. Innerhalb dieses Bereiches kann grundsätzlich aber vom Spediteur als Generalist gesprochen werden.

Die Spezialisierung des Spediteurs im eigentlichen Sinne des Wortes, d.h. die Beschränkung auf eines der nachstehenden Gebiete, war vielmehr in früheren Zeiten noch üblich. Unter den sich stark wandelnden Voraussetzungen in den letzten Jahrzehnten sahen sich die meisten inter-

---

1) Linden, Walter: Grundzüge der Verkehrspolitik. Die Wirtschaftswissenschaften, hrg. von E. Gutenberg. Wiesbaden 1961, S. 109.

nationalen Spediteure zu einer Diversifikation gezwungen, die an sich schon aus der beschriebenen Bedeutung kreativer und innovativer Tätigkeit des Spediteurs erwächst.

Unser Ansatz zur Betrachtung der Spezialisierungen lässt die Möglichkeit offen, dass mehrere Kriterien einander überlagert werden bzw. eine Ueberlagerung sich zwangsläufig ergibt: so z.B. Produkt A, befördert mit Verkehrsmittel B, in Verkehrsrichtung C, nach oder von geographischem Gebiet D.

Bereiche der Spezialisierung

1) Spezialisierung auf bestimmte Verkehrsmittel bzw. Verkehrsträger

Beispiele:
- Eisenbahnspedition
- LKW-Spedition
- Binnenschiffahrtsspedition
- Hochseeschiffahrtsspedition
- Luftfrachtspedition

2) Spezialisierung auf bestimmte Beförderungsarten[1)]

Beispiele:
- Huckepack-Spedition
- Container-Spedition

1) vgl. Keller, Max: Betriebswirtschaftliche Faktoren der Wettbewerbsfähigkeit von Speditionsunternehmungen mit eigenem Fahrzeugeinsatz. Unter Zugrundelegung der Güterverkehrsmarktverhältnisse in der Bundesrepublik Deutschland. Diss. Fribourg 1966, S. 7.

3) Spezialisierung auf bestimmte Produkte bzw. Produktegruppen

Beispiele:
- Blumenspedition
- Früchtespedition
- Fleischspedition
- Weinspedition
- Getreidespedition
- Kohlespedition
- Spedition hängender Kleider
- Edelmetallspedition
- Spedition von Kunstgegenständen
- Valorenspedition
- Spedition lebender Tiere

4) Spezialisierung auf bestimmte Geschäfte[1)]

Beispiele:
- Sammelladungsspedition
- Massengutspedition
- Expressgutspedition

5) Spezialisierung auf bestimmte geographische Gebiete

Beispiele:
- Inland- bzw. Binnenspedition[2)]
- Grenzspedition[3)]

---

1) vgl. Spera, Kurt: Spedition gestern, heute und morgen. Vortrag vom 11. Mai 1967 an der Hochschule für Verkehrswesen "Friedrich List" in Dresden. In: Mitteilungen der Oesterreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, 14(1967)5, S. 263.

2) "Das Schwergewicht dürfte bei binnenländischen Spediteuren mehr auf der Beförderungsfunktion mit eigenem Fuhrpark liegen, ..."
Scharl, Konrad: Betriebswirtschaftliche Probleme des Speditionsgewerbes - insbesondere Kostenrechnung, Preisbildung und Besteuerung. Diss. Nürnberg 1963, S. 11.

3) "... die Grenzspedition sorgt für die reibungslose Abfertigung bei der Verzollung am Grenzübergang."
Illetschko, Leopold L.: Transport-Betriebswirtschaftslehre. 2., neu bearb. Aufl. Wien, New York 1966, S. 36.

- internationale Spedition (mit Spezialisierung auf bestimmte Gebiete, Länder, Kontinente)

6) Spezialisierung auf bestimmte Verkehrsrichtungen

Beispiele:
- Importspedition
- Exportspedition
- Transitspedition

4. ANALYSE DES ANGEBOTES

4.1 DATENBESCHAFFUNG

Wie bereits in der Einleitung festgehalten, erfolgten sowohl die Datenbeschaffung für die Angebotsanalyse als auch diejenige für die Nachfrageanalyse nach Methoden der Primärmarktforschung wie sie in Abbildung 1 auf Seite 10 dargestellt sind.

4.1.1 PERSÖNLICHE BEFRAGUNG

Um das Speditionsgewerbe und dessen aktuellen Probleme näher und gründlicher kennen zu lernen und anschliessend einen Fragebogen zwecks schriftlicher Befragung konzipieren zu können, machten wir vorerst 58 persönliche Interviews bei:

- leitenden Angestellten und Innhabern verschiedener Speditionsfirmen in der ganzen Schweiz
- Vertretern lokaler Spediteurverbände
- Vertretern des Schweizerischen Spediteur-Verbandes
- Frachtführern (SBB, LKW-Haltern, Reedern, SWISSAIR)
- öffentlichen Verwaltungsstellen
- Vertretern der Schweizerischen Vereinigung der Transportbenützer

Es handelte sich dabei um Gespräche, bei denen unter anderem im Sinne von leicht strukturierten Interviews bestimmte Fragen in die Diskussionen eingeflochten wurden.

In diesem Zusammenhang sollte ein möglichst breites Feld verschiedenster Sach- und Problembereiche abgedeckt werden. Deshalb wurde bei den im Rahmen der persönlichen Befragung kontaktierten Speditionsunternehmungen darauf geachtet, dass sich diese mindestens inbezug auf eines der folgenden drei Kriterien voneinander unterschieden:

1. Standort

2. Grösse

3. Verbandszugehörigkeit

4.1.2 SCHRIFTLICHE BEFRAGUNG

Bei der Auswahl des für unsere Primärerhebung am besten geeigneten Verfahrens entschieden wir uns für die schriftliche Befragung.

Freilich gibt E. Noelle als Hauptnachteile der schriftlichen Befragung unter anderem zu bedenken: "Erfahrungsgemäss bleibt ein grosser Teil der verschickten Fragebogen unbeantwortet. Bei vielen Empfängern fehlen die Motive, die sie dazu bewegen könnten, die Mühe des Ausfüllens auf sich zu nehmen. Der Personenkreis, der solche Fragebogen beantwortet zurückschickt, ist nicht mehr repräsentativ. Es handelt sich um Personen, die besonderes Interesse am Thema haben, Personen, die viel Zeit haben und die schreibgewandt sind; sie beantworten den Fragebogen eher als die übrigen."[1)]

---

1) Noelle, Elisabeth: Umfragen in der Massengesellschaft. Einführung in die Methoden der Demoskopie. Reinbek bei Hamburg 1963, S. 162.

Für unsere Erhebung kann festgehalten werden, dass sich bereits aufgrund der unter Kapitel 4.1.1 gemachten persönlichen Befragungen solche "Motive, die sie dazu bewegen könnten, die Mühe des Ausfüllens auf sich zu nehmen" bei sämtlichen Befragten unschwer feststellen liessen. An "besonderem Interesse am Thema" sowie an "Schreibgewandtheit" mangelte es ebenfalls kaum. In Anbetracht dieser Tatsachen durfte im weiteren angenommen werden, dass die befragten Unternehmungen bzw. Personen als im Arbeitsprozess Tätige wohl nicht "allzuviel Zeit haben", sich diese aber - eben des eigenen Interesses wegen - zum Ausfüllen des Fragebogens nehmen würden.

Weitere von E. Noelle aufgeführte Nachteile der schriftlichen Befragung wie die Beeinflussung des Befragten durch andere Familienmitglieder und das Fehlen spontaner Antworten[1] waren hier ebenfalls kaum von Bedeutung. Einzig "die Gefahr bewusster Verfälschungen und das Einfliessen taktischer Ueberlegungen bei der Beantwortung der Fragen"[2] mochten etwas an sich haben. Immerhin hätten diese Vorbehalte insofern auch für mündliche Methoden zugetroffen, als nämlich ein Grossteil der Fragen quantitative Werte beinhalteten, die meistens gar nicht "spontan" hätten gegeben werden können und so oder so zuerst erarbeitet werden mussten.

Wie obige Darlegungen zeigen, ist die von uns anvisierte Grundgesamtheit inbezug auf Anforderungsprofil möglicher Erhebungsmethoden speziell strukturiert, indem

---

1) vgl. Noelle, Elisabeth: Umfragen in der Massengesellschaft. Einführung in die Methoden der Demoskopie. Reinbek bei Hamburg 1963, S. 162 - 163.

2) Noelle, Elisabeth: Umfragen in der Massengesellschaft. Einführung in die Methoden der Demoskopie. Reinbek bei Hamburg 1963, S. 163.

es sich um eine geschlossene homogene Gruppe handelt, die unter diesem Aspekt als Ausnahme bezeichnet werden kann.[1)]

4.1.2.1 FRAGEBOGEN

Der Fragebogen[2)] wurde in drei Teile gegliedert:

I) Allgemeine Fragen

II) Fragen zum betrieblichen Rechnungswesen

III) Durch Spediteure vermittelte Transportvolumina

In Anbetracht der bestehenden Informationslücken zum schweizerischen Speditionsgewerbe stand zwangsläufig die Erhebung elementarer volks- und betriebswirtschaftlicher Grössen klar im Vordergrund unseres Fragebogens.

Beim Aufbau des Fragebogens wurde darauf geachtet, die einfacheren Fragen nach rein quantitativen Werten an den Anfang zu stellen, um die etwas heikleren Probleme erst gegen Schluss folgen zu lassen. Es wurde zudem berücksichtigt, dass "Fragen zum gleichen Themenkreis ... nacheinander folgen (sollen, der Verf.), damit der Befragte nicht zu ständigen Gedankensprüngen gezwungen wird. Dabei folgt am besten das Besondere nach dem Allgemeinen, das Unvertraute nach dem Vertrauten, das Komplizierte nach dem Einfachen."[3)]

---

1) vgl. Atteslander, Peter: Methoden der empirischen Sozialforschung. 4., erw. Aufl. Berlin, New York 1975, S. 117.

2) siehe Anhang S. 1 - 6.

3) Atteslander, Peter: Methoden der empirischen Sozialforschung. 4., erw. Aufl. Berlin, New York 1975, S. 115.

Die einzelnen Informationen wurden vorwiegend in Form geschlossener Fragen erhoben. Sei dies als Alternativfragen (Ja-Nein-Fragen) oder Selektivfragen (Auswahl zwischen mehreren Antwortmöglichkeiten). Aus der Gegenüberstellung von Vor- und Nachteilen der geschlossenen Frage im Vergleich zum Typ der offenen Frage lässt sich unschwer erkennen, dass erstere die für unsere Zwecke geeignete Form war. "Sie ist die in der Praxis der Marktforschung heute wohl weitaus am meisten gebrauchte Form."[1)]

Für Unternehmungen in den Gebieten der welschen und italienischen Schweiz wurde der Fragebogen ins Französische übersetzt.

4.1.2.2 GRUNDGESAMTHEIT, FESTLEGUNG DER BEFRAGUNGSMASSE

Die Grundgesamtheit der von uns befragten Speditionsunternehmungen setzt sich aus folgenden drei Teilgesamtheiten zusammen:

1. Mitglieder des Schweizerischen Spediteur-Verbandes

2. ausschliesslich lokalen Spediteurverbänden angehörende Unternehmungen

3. keinem Spediteurverband angehörende Unternehmungen

Mit Rücksicht auf die relativ kleine Grundgesamtheit

---

1) Hüttner, Manfred: Grundzüge der Marktforschung. Wiesbaden 1972, S. 56.

(228 Unternehmungen) sowie die besonders interessierenden schweizerischen Gesamtwerte bezüglich Filialen, Beschäftigten, Fahrzeugparks usw. entschieden wir uns für eine Vollerhebung. Damit wurde zwangsläufig auch die Befragungsmasse festgelegt, denn: "Die Festlegung der Befragungsmasse erfolgt in der Praxis der Marktforschung ... nach den Grundsätzen der Wahrscheinlichkeitstheorie. ... Das gilt natürlich nur für Teilerhebungen, die, wie erwähnt, die Regel bilden, während für Vollerhebungen, die als Ausnahme angesehen werden müssen, das Problem der Festlegung der Befragungsmasse naturgemäss nicht entsteht."[1)] Bei Vollerhebungen ist die Befragungsmasse identisch mit der Grundgesamtheit.

Sowohl der Schweizerische Spediteur-Verband als auch die einzelnen lokalen Verbände stellten uns ihre Mitgliederverzeichnisse zur Verfügung. Sämtliche dort aufgeführten Firmen, welche dem in Kapitel 1.2 eingehend beschriebenen Kriterium der Vermittlertätigkeit von Transportleistungen entsprachen, wurde ein Fragebogen zugesandt.

Die Adressen der keinem Spediteurverband angehörenden Unternehmungen erhielten wir mittels Anfragen bei bereits bekannten Spediteurfirmen, Mailing-Lists internationaler Schiffahrtsgesellschaften sowie Angaben durch Verlader.

Von Spediteurverbandsmitgliedern wird bezüglich der dritten Teilgesamtheit etwa der Vorbehalt gemacht,

---

1) Hüttner, Manfred: Grundzüge der Marktforschung. Wiesbaden 1972, S. 88.

bei diesen "Wilden" handle es sich um Kleinfirmen, die effektiv ausschliesslich Frachtführer seien (1 Mann mit einem LKW), sich aber eben des rechtlich nicht geschützten Titels Spediteur bedienten. Dass dem gerade nicht so ist, beweist Tabelle 19.[1] Es geht klar hervor, dass sämtliche von uns befragten Kleinstfirmen (1 - 2 Beschäftigte) kein Fahrzeug besitzen und auch keines unter Kontrakt haben. Zudem vergewisserten wir uns durch telefonische Anfrage bei jeder einzelnen dieser "Nichtverbandsfirmen", ob sie tatsächlich als Spediteure in unserem Sinne (Vermittlerfunktion) tätig seien oder nicht.

4.1.2.3 PROBEBEFRAGUNG (PILOT TEST)

"Bevor ein Fragebogen endgültig verwendet wird, muss eine Probebefragung durchgeführt werden, die im Querschnitt alle jene Personengruppen umfasst, an die sich die eigentliche Befragung schliesslich wendet. ... Dabei soll vor allem abgeklärt werden:

- sind die Fragen richtig verstanden worden?
- sind die verwendeten Ausdrücke eindeutig?
- bedeuten sie für alle dasselbe?
- sind die Alternativen klar, genügend differenziert, vollständig und ausgewogen?
- wurden suggestive Wirkungen ausgeschlossen?

---

1) siehe Tabellenband S. 30.

- funktionieren die Kontrollfragen richtig?

- sind die verwendeten Listen, Karten, Bilder u.a.m. geeignet?"[1)]

Bei insgesamt 23 Personen wurde eine Probebefragung in obigem Sinne durchgeführt. Aufgrund dieser Befragung erfolgten mehrere Aenderungen hauptsächlich in Form von Vereinfachungen und näheren Umschreibungen.

4.1.2.4 DURCHFÜHRUNG DER BEFRAGUNG

Jedem Fragebogen wurde ein Schreiben beigelegt, das die Befragten informierte über:

- Person des Befragers

- Sinn und Zweck der Befragung

- Interessen der Befragten an dieser Arbeit

- anonyme Verwertung der Antworten

Hinzu kam ein Empfehlungsschreiben vom Präsidenten des Schweizerischen Spediteur-Verbandes, in welchem er die Verbandsmitglieder aufforderte, die gestellten Fragen möglichst umfassend und umgehend zu beantworten. Im übrigen gab er seiner Hoffnung Ausdruck, dank dieser Arbeit zu gegebener Zeit über eine gute Dokumentation des schweizerischen Speditionsgewerbes zu verfügen.

---

1) Atteslander, Peter: Methoden der empirischen Sozialforschung. 4., erw. Aufl. Berlin, New York 1975, S. 115 - 116.

Für jeden der drei Frageblöcke wurde ein adressiertes Antwortcouvert beigelegt.

Der Versand der Fragebogen erfolgte per Post im Juni 1979.

4.1.2.5 RÜCKLAUF

Wegen der unter Kapitel 4.1.2.2 erwähnten Gesamtwerte wurde eine Vollerhebung durchgeführt, und zwar verknüpft mit der Bedingung einer 100 %-igen Antwortquote. Deshalb wurden alle nicht schriftlich antwortenden Unternehmungen zu Block I (Allgemeine Fragen) per Telefon befragt, was denn auch zum erhofften Rücklauf (100 %) verhalf.

Um eine einheitliche Basis zu erhalten, wurden diese quantitativen Werte bei sämtlichen 228 Unternehmungen auf Ende Dezember 1979 per Telefon übeprüft. (Mittlere und vor allem grössere Firmen mit mehreren Filialen erteilten die entsprechenden Auskünfte meistens auf schriftlichem Wege.)

Block II (Betriebliches Rechnungswesen) wurde von insgesamt 43 Firmen beantwortet. Das entspricht einer Rücklaufquote von 18,9 %. Für viele der Befragten tangierten die vier gewünschten Grössen bereits allzustark ihre betriebliche Intimsphäre. Sie hatten wahrscheinlich ihrer Ansicht nach mit der Beantwortung von Block I der "Geheimnisse" genug bekanntgegeben.

Bei Block III (durch Spediteure vermittelte Transportvolumina) traf ein, was schon zum voraus befürchtet werden musste. Wohl füllten 41 Firmen die entsprechende

Tabelle aus, jedoch viele fügten bei, dass es sich bloss um grobe Schätzwerte handle, da sie in ihren Betrieben über keine einschlägigen Statistiken verfügten.

4.1.2.6 AUSWERTUNG

Die zahlenmässige Auswertung der Daten zu Block I erfolgte mittels Computer. Die entsprechenden Tabellen finden sich in Band 2 (Tabellenband) auf den Seiten 1 - 42.

Block II hingegen wurde auf konventionelle Art und Weise ausgewertet.

Die eingegangenen Werte zu Block III konnten mangels genügender Repräsentativität leider nicht verwendet werden.

4.2 SPEDITEURORGANISATIONEN

Bei den Spediteurorganisationen handelt es sich um Wirtschaftsverbände. Unter Wirtschaftsverband verstehen wir "... eine Vereinigung von Unternehmen (und Unternehmern) des gleichen fachlichen Wirtschaftszweiges, die die gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen ihrer Mitglieder fördert und insbesondere gegenüber der Oeffentlichkeit, gegenüber den staatlichen Regierungen, Verwaltungs- und Gesetzgebungsorganen und gegenüber anderen Wirtschaftszweigen auftritt."[1)]

---

1) Huber, Ernst Rudolf: Wirtschaftsverwaltungsrecht, Bd. 1. Tübingen 1953, S. 243.

4.2.1 LOKALE SPEDITEURORGANISATIONEN

Die lokalen bzw. zum Teil regionalen Spediteurorganisationen in der Schweiz werden als Lokalverbände bezeichnet. Bedingt durch die Tatsache, dass das schweizerische Speditionsgewerbe schwergewichtig an Grenzorten niedergelassen ist, umfassen diese Lokalverbände auch mehrheitlich Grenzorte bzw. Grenzgebiete.

Die neun lokalen Spediteurfachorganisationen in der Schweiz heissen:

"1. Association des Transitaires de Genève

2. Association Vaudoise des Transitaires

3. Associazione Spedizionieri Chiasso

4. Schaffhauser Spediteur-Vereinigung

5. Union des agents en Douane et maisons d'Expédition (de Vallorbe, der Verf.)

6. Verband Basler Spediteure

7. Verband Buchser Spediteure

8. Vereinigung St. Galler Spediteure

9. Zürcher Spediteur-Vereinigung."[1)]

Von diesen neun Lokalverbänden sind deren sechs Vereine im Sinne von Artikel 66 ff. ZGB. Die Verbände von Basel, Buchs und Chiasso hingegen sind von ihrer Rechtsform her Genossenschaften nach Artikel 828 ff. OR.

Die Ziel- und Zwecksetzung der Lokalverbände deckt sich

---

1) Organe und Institutionen des SSV. Stand: 20. August 1980, hrg. vom Schweizerischen Spediteur-Verband. Basel 1980, S. 10 - 11.

weitgehend mit derjenigen des Schweizerischen Spediteur-Verbandes mit dem Unterschied der räumlichen Begrenztheit auf die einzelnen Orte bzw. Regionen.

4.2.2 NATIONALE SPEDITEURORGANISATIONEN

4.2.2.1 SCHWEIZERISCHER SPEDITEUR-VERBAND

Am 4.12.1915 erfolgte die Gründung des Verbandes Schweizerischer Spediteure, nachdem von der Société Suisse de Surveillance[1] eine Syndizierung des schweizerischen Speditionsgewerbes verlangt worden war. Dieses Syndikat - mit obligatorischer Beitrittspflicht - wurde nach dem Ersten Weltkrieg aufgelöst. Als Nachfolgeorganisation auf nationaler Ebene entstand mit Gründungsdatum vom 26.3.1920 der Schweizerische Spediteur-Verband (SSV).[2] Der SSV ist eine Genossenschaft nach Artikel 828 ff. OR mit Sitz in Bern (freilich ohne Mitgliedschaftsobligatorium). Die Sinn- und Zweckgebung dieses Verbandes ist in seinen Statuten unter anderem wie folgt festgelegt:

"1. Die beruflichen und wirtschaftlichen Interessen der Verbandsmitglieder zu wahren und zu fördern.

2. Die Besprechung von Fragen des Transport- und Verkehrswesens und Stellungnahme dazu.

---

1) "Dieser S.S.S. oblag die Kontrolle des schweizerischen Importes aus den alliierten Staaten zwecks Verhinderung der Wiederausfuhr nach den Feindstaaten."
Eggli, Walter: Das Basler Speditionsgewerbe. Schweizerische Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialwissenschaft, Heft IV. Diss. Basel 1940. Aarau 1942, S. 38.

2) vgl. Furrer, Hans: Präsidialadresse an der Generalversammlung des Schweizerischen Spediteur-Verbandes vom 23.5.1970 in Oron-le-Châtel.

3. Die Hebung des Spediteurstandes speziell durch erspriessliches Zusammenwirken in den verschiedenen Sammelverkehren.

4. Die Bekämpfung illoyaler und ruinöser Konkurrenz zwischen den Mitgliedern und gemeinsame Stellungnahme gegenüber standesschädigenden Dritten.

5. Die Schlichtung und wenn erforderlich die schiedsgerichtliche Erledigung von Anständen zwischen den Mitgliedern.

6. Die Vertretung der Interessen der Verbandsmitglieder als Arbeitgeber gegenüber den Arbeitnehmern.

7. Die Pflege kollegialer Beziehungen durch persönliche Bekanntschaft und Annäherung der Mitglieder.

8. Eventueller Anschluss an andere Berufsorganisationen."[1)]

Der SSV setzt sich zusammen aus Kollektivmitgliedern (Lokalverbänden), Einzelmitgliedern (Speditionsfirmen) und Ehrenmitgliedern (Einzelpersonen).[2)]

4.2.2.2 VEREINIGUNG FÜR EINE TRANSPORT-ORDNUNG IM SCHWEIZERISCHEN SPEDITIONSGEWERBE

Unter obigem Namen - in der Praxis zwar meist nach

---

1) Statuten des Schweizerischen Spediteur-Verbandes Art. 2. Bern 1920, letzte Revision vom 14.5.1955, S. 1.

2) vgl. Statuten des Schweizerischen Spediteur-Verbandes Art. 4. Bern 1920, letzte Revision vom 14.5.1955, S. 2.

dessen Abkürzung VTO genannt - existiert ein Verein von Schweizer Spediteuren gemäss Artikel 60 ff. ZGB mit der Zielsetzung:

"a) wo möglich die Transportmittel gemeinsam rationell einzusetzen, um optimale Leistungen zu marktkonformen Preisen bieten zu können;

b) die Interessen der Mitglieder gegenüber den Verkehrsträgern, den Behörden, der Kundschaft und der Oeffentlichkeit allgemein zu vertreten, sofern diese Interessen nicht bereits durch andere Körperschaften gewahrt werden;

c) die Geschäftspraktiken unter den Mitgliedern durch Vereinbarungen zu vereinheitlichen, um geordnete Verhältnisse im Gewerbe zu ermöglichen."[1)]

Aufgrund dieser statutarischen Bestimmungen verfügt die VTO im Sinne einer entsprechenden "Ausführungsgesetzgebung" unter anderem über "Verhaltensregeln im Zusammenhang mit den Tarifen und den dazugehörigen Bestimmungen der verschiedenen Sektionen der VTO", einer "Bussen- und Schadenersatz-Ordnung" sowie "Richtlinien für die Festsetzung der Höhe der Busse resp. des Schadenersatzes".

Von ihrer Zwecksetzung her dürfte die VTO somit einer kartellähnlichen Organisation bzw. einem Kartell recht nahe kommen, denn "Kartelle sind Unternehmungsverbände, in denen gleichartige, marktbezogene Teilaufgaben durch die Mitgliedunternehmungen koordiniert erfüllt werden. Die zusammengeschlossenen Unternehmungen erstreben eine Erhöhung bzw. Erhaltung der Rentabilität durch Beschrän-

---

1) Statuten der Vereinigung für eine Transport-Ordnung im schweizerischen Speditionsgewerbe Art. 2. Basel 1973, revidiert 1974, S. 1.

kung des Wettbewerbs zwischen den Kartellmitgliedern."[1)]

Von der Wirklichkeit auf dem Markt her gesehen, wird diese Feststellung bezüglich VTO jedoch stark relativiert:

1. Die VTO umfasst bloss einen Drittel aller Spediteure, denn es besteht kein Zwang zur Mitgliedschaft (kann unter den gegebenen Voraussetzungen auch nicht bestehen). Immerhin muss beigefügt werden, dass vor allem die grösseren und grossen Unternehmungen mehrheitlich vertreten sind, setzt sich die VTO doch zu über 90 % aus SSV-Mitgliedern zusammen. Knapp drei Viertel aller Basler, Genfer und Zürcher SSV-Firmen gehören der VTO an. Demgegenüber fehlen aber die Chiasseser sowie diejenigen der übrigen Schweiz zum grossen Teil, was hauptsächlich darauf zurückzuführen ist, dass ihre Geschäftstätigkeit sich auf Gebiete konzentriert, welche in der VTO gar nicht geregelt werden (die VTO hat bloss Gültigkeit für bestimmte Tarifgebiete, sogenannte Sektionen).

2. Im Konkurrenzkampf mit Nichtmitgliedern der VTO (sogenannten Outsiders) dürfen die vorgeschriebenen Mindestpreise unterschritten werden.

3. Aufgrund von Aussagen mehrerer Mitglieder lässt die Effizienz der VTO nicht selten wegen mangelnder Verbandsdisziplin der ihr angehörenden Spediteure zu wünschen übrig. Die Anwendung der vorhandenen Sanktionsbestimmungen ist in Uebertretungsfällen nur beschränkt möglich. Selbst

---

1) Grochla, Erwin: Betriebsverbindungen. Berlin 1969, S. 82 - 83.

Spitzenfunktionäre der VTO bestätigen, diese Organisation erfülle die ursprünglich in sie gesetzten Erwartungen nur teilweise. Immerhin wird beigefügt, sie zögen den Status einer, wenn auch nicht in jeder Hinsicht perfekt funktionierenden Preisordnung demjenigen ohne solche Vereinbarung entschieden vor.

Anhand der gemachten Feststellungen gelangen wir zum Schluss, der VTO komme von ihrer Bedeutung her eher die Funktion eines Unternehmerverbandes zur Schaffung einer einheitlichen Richtpreis-, nicht aber Festpreisbasis zu. Die momentane Entwicklung in Richtung eines noch ausgeprägteren Käufermarktes lässt für eine Angebotskartellierung ohnehin kaum allzuviel Spielraum offen. Im weiteren kann festgehalten werden, dass die Verhinderung eines ruinösen Wettbewerbes durchaus im Interesse sämtlicher Marktteilnehmer (Anbieter und Nachfrager) liegt, denn eine ruinöse Konkurrenzierung führte über kurz oder lang zur Entstehung oligopolistischer bzw. monopolistischer Angebotsstrukturen, was sich inbezug auf die Preisbildung und somit auch gesamtwirtschaftlich kaum als vorteilhaft erweisen würde.

Selbst wenn vom statutarischen und reglementarischen Rahmen her für die VTO der Ansatz zu einem Kartell als gegeben bezeichnet werden könnte, bleibt zu beachten, dass nach geltendem Recht "... Kartelle und ähnliche Gebilde wie auch deren Macht (Marktmacht, Wirtschaftsmacht) nicht an sich unzulässig sind"[1]. Sie gelten erst von dem Moment an als nicht erlaubt, wo sie volkswirtschaftlich oder sozial schädliche Auswirkungen "durch miss-

---

1) Sieber, Hugo: Grenzen wettbewerbsrechtlicher Machtbeurteilung. In: Neue Zürcher Zeitung, 200(1979)278 vom 29.11.1979, S. 21.

bräuchliche Anwendung dieser Macht"[1] mit sich bringen. Die in Aussicht stehende Revision des Kartellgesetzes unterstreicht ihr Ziel der Erhaltung eines möglichst gut funktionierenden Wettbewerbes, indem dort solche Auswirkungen als volkswirtschaftlich oder sozial schädlich bezeichnet werden, welche den Wettbewerb beeinträchtigen oder gar verunmöglichen.[2] Wie unsere Darlegungen zeigen, dürfte dies jedoch für die VTO kaum zutreffen.

4.2.3 INTERNATIONALE SPEDITEURORGANISATION

Die FIATA (Fédération Internationale des Associations de Transport et Assimilés) als Weltorganisation der Spediteure mit Sitz in Zürich wurde im Jahre 1926 in Wien gegründet. "Die Gründer erkannten die Notwendigkeit, die über alle Kontinente verstreuten Spediteur-Organisationen zu einem Zentralverband zusammenzufassen, der in der Lage sein sollte, die verschiedenartigen nationalen Bestrebungen zu koordinieren."[3] Wie ihr Name sagt, ist die FIATA eine Vereinigung von Spediteurorganisationen. Heute gehören ihr 60 Mitgliedsorganisationen und mehr als 1'000 assoziierte Mitglieder in 130 Ländern an, d.h., die FIATA hat die Interessen von über 35'000 Speditionsunternehmungen zu vertreten.

---

1) Sieber, Hugo: Grenzen wettbewerbsrechtlicher Machtbeurteilung. In: Neue Zürcher Zeitung, 200(1979)278 vom 29.11.1979, S. 21.

2) vgl. Nobel, Peter: Das revidierte Kartellgesetz soll Verbesserungen bringen. In: Tages-Anzeiger, 88(1980)32 vom 8.2.1980, S. 49.

Schluep, Walter: "Verschärfung des Missbrauchprinzips". Ausführungen anlässlich der Eröffnung der Visura-Agentur in Grenchen vom 29.11.1979. In: Der Bund, 130(1979)281 vom 30.11.1979, S. 23.

3) Rössger, Edgar: Luftverkehr und Spedition. Forschungsberichte des Landes Nordrhein-Westfalen, Nr. 882, hrg. durch das Kultusministerium. Köln, Opladen 1960, S. 52.

Die FIATA sieht ihre Hauptaufgaben folgendermassen:

- Förderung der beruflichen Ausbildung, um die Spediteurleistungen möglichst weltweit auf ein gleich hohes Niveau zu bringen
- Bestrebungen zur Vereinheitlichung des internationalen Privatrechts hinsichtlich Spediteurgesetzgebung
- Aufbau effizienter Verbands-Public-Relations
- Schaffung der Voraussetzungen für die Anwendung einheitlicher Spediteurdokumente
- Pflege des Informationsaustausches unter den Verbandsmitgliedern[1)]

4.3 UNTERNEHMUNGEN NACH STANDORTEN UND VERBANDSZUGEHÖRIGKEIT[2)]

Die Resultate der Angebotsanalyse auf den Seiten 1 - 42 des Tabellenbandes werden nun in den Kapiteln 4.3 - 4.20 zum Teil graphisch dargestellt sowie kommentiert.

Die in den Tabellen aufgeführten Ortsbezeichnungen stehen stellvertretend für die Einzugsgebiete der betreffenden

---

1) vgl. Zeilbeck, Wilhelm: Aktuelle Probleme der internationalen Spedition - ihr Verhältnis zu den Verkehrsträgern. Vortrag am Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Köln vom 31.1.1978. Zürich 1978, S. 1 und 10 - 11.

FIATA Press-Release, (1979)1, S. 1.

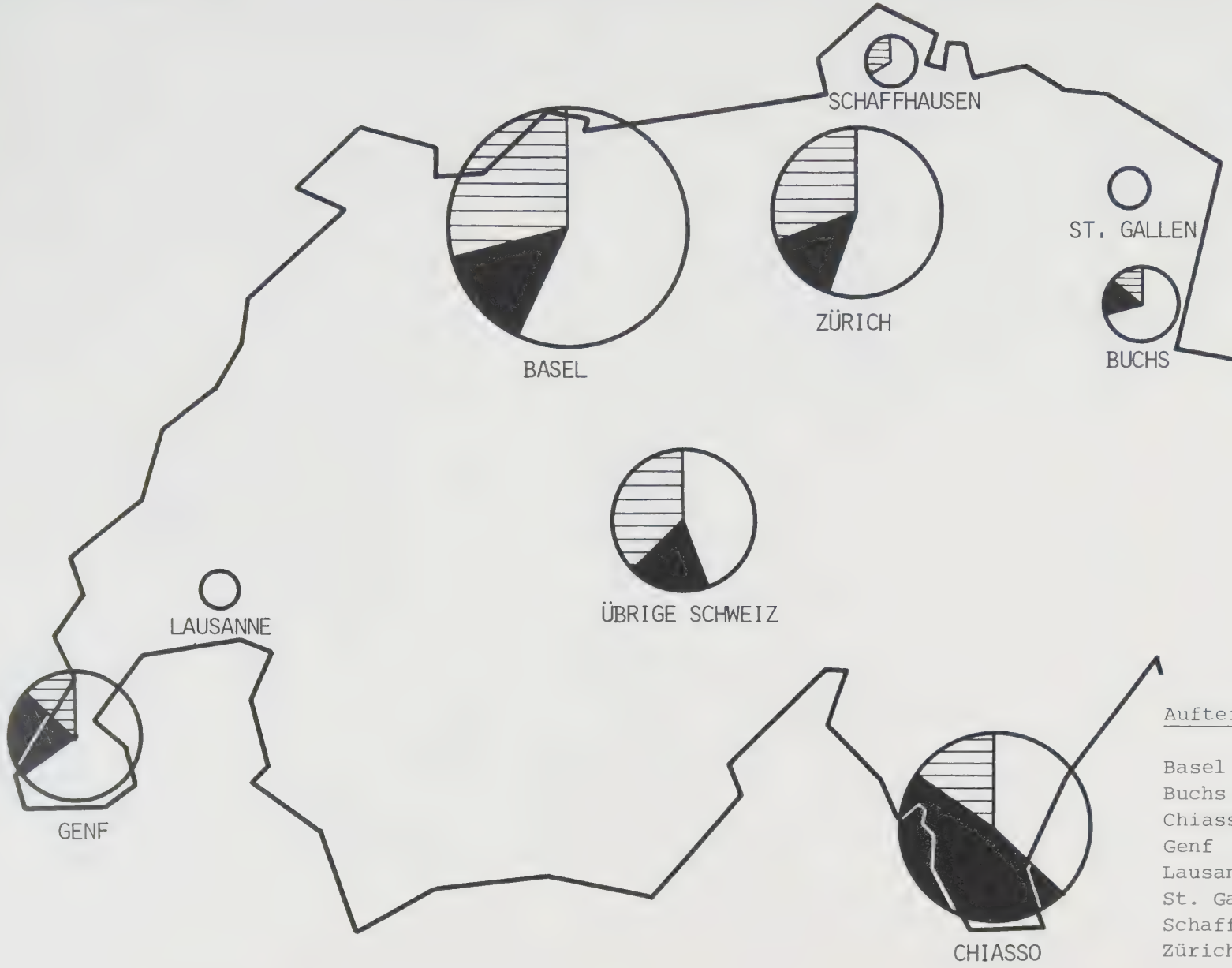
2) siehe: - Abb. 5, S. 109.
- Tabellenband S. 2 - 3.

Lokalverbände. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die überwiegende Mehrheit der Speditionsunternehmungen sich unmittelbar an diesen Orten bzw. in diesen Städten selber befindet. Einzig im Falle von Lausanne beziehen sich die angegebenen Werte ausschliesslich auf die in der Stadt Lausanne niedergelassenen Firmen, denn die Zusammenfassung sämtlicher Mitglieder des Waadtländer Spediteurverbandes auf einen Ort würde in Anbetracht der relativ grossen räumlichen Streuung der Hauptsitze dieser Unternehmungen die Aussagekraft entsprechender Kommentare stark reduzieren. Diejenigen Spediteurfirmen, welche sich keiner der erwähnten neun Positionen zuordnen lassen, figurieren unter "übrige Schweiz".

Die Hauptsitze der insgesamt 228 in der Schweiz aktiven Speditionsunternehmungen liegen zum grossen Teil an Grenzorten bzw. in grenznahen Gebieten. Die zentrale Bedeutung des seit Jahrhunderten durch die Schweiz strömenden Nord-Süd- bzw. Süd-Nord-Transitverkehrs im internationalen Warenaustausch wird durch die Tatsache unterstrichen, dass mehr als die Hälfte aller Spediteure ihren Hauptsitz an der Nord-Süd- bzw. Süd-Nord-Achse, d.h., in Basel oder Chiasso haben.

Die Ost-West- bzw. West-Ost-Linie ist an der östlichen Peripherie unseres Landes (Buchs und St. Margrethen) diesbezüglich eher schwach dotiert. Bei Genf als einem der Grenzübergänge im Westen sieht es jedoch wesentlich anders aus, wobei diese Position vor allem im Zusammenhang mit dem Flughafen Genève-Cointrin gesehen werden muss, denn ebenfalls der Raum Zürich folgt nicht zuletzt auch dank des Flughafens Zürich-Kloten hinsichtlich Anzahl Hauptsitze unmittelbar nach Basel und Chiasso.

ABBILDUNG 5: UNTERNEHMUNGEN NACH STANDORTEN UND VERBANDSZUGEHÖRIGKEIT



Aufteilung:	○	●	▨
Basel	57 %	14 %	29 %
Buchs	72 %	14 %	14 %
Chiasso	37 %	47 %	16 %
Genf	65 %	22 %	13 %
Lausanne	100 %	-	-
St. Gallen	100 %	-	-
Schaffhausen	67 %	-	33 %
Zürich	55 %	14 %	31 %
Uebrige Schweiz	44 %	19 %	37 %

Die prozentuale Aufteilung der Firmen nach ihrer Verbandszugehörigkeit differiert an den einzelnen Orten zum Teil ganz erheblich. Gesamtschweizerisch ist etwas mehr als die Hälfte dem Schweizerischen Spediteur-Verband (SSV) angeschlossen, und knapp je ein Viertel bloss lokal bzw. überhaupt nicht organisiert.

4.4 NIEDERLASSUNGEN (HAUPTSITZE UND FILIALEN) NACH STANDORTEN[1)]

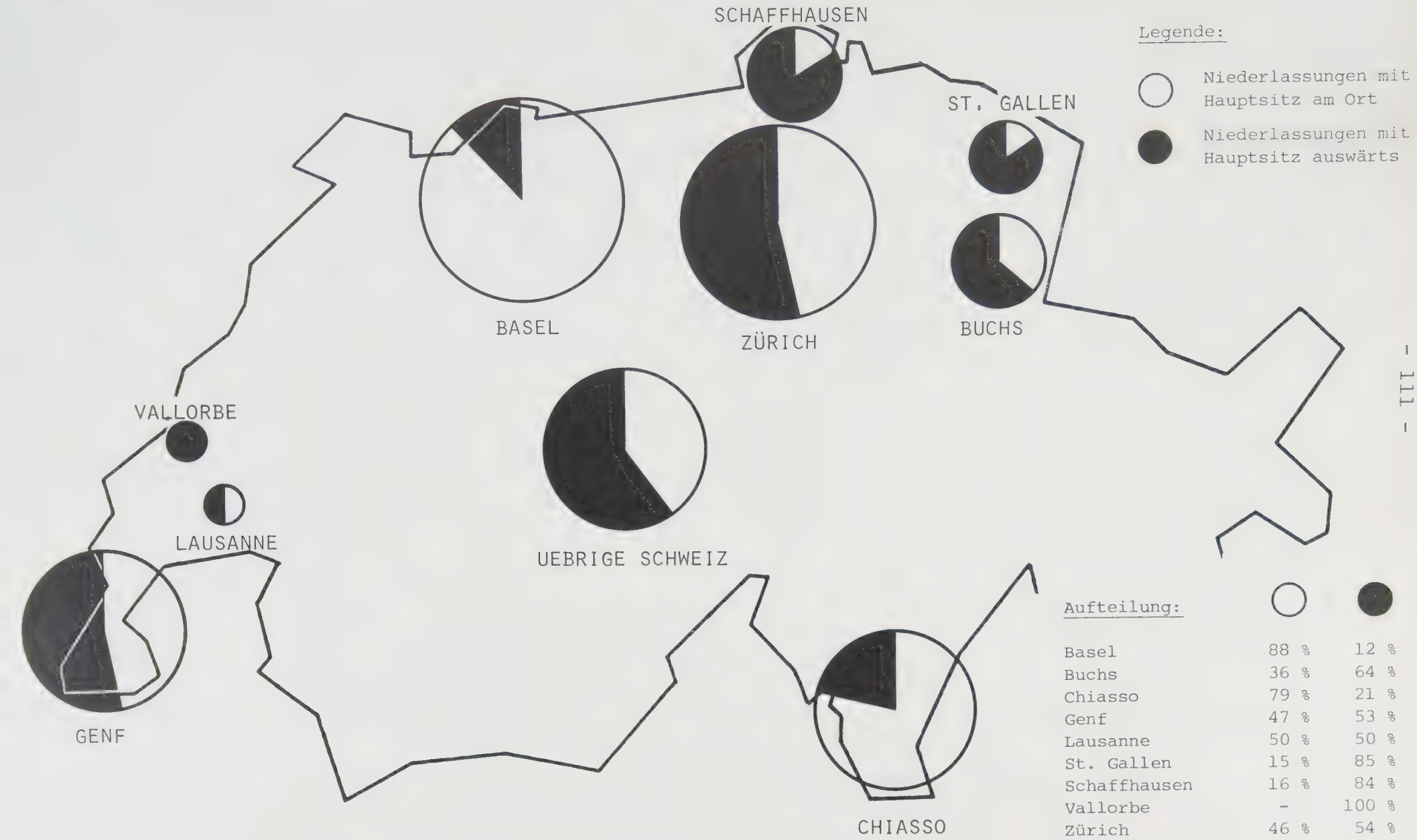
Die Verteilung der insgesamt 465 Niederlassungen auf die verschiedenen Orte ergibt ein leicht ausgeglicheneres Bild als dasjenige im vorangehenden Kapitel für die Hauptsitze. Diese Nivellierung lässt sich anhand der Verhältnisse zwischen Anzahl Hauptsitzen und Filialen erklären. Sowohl in Basel als auch in Chiasso besteht ein grosser Teil der Niederlassungen aus Hauptsitzen bzw. die überwiegende Mehrheit der Niederlassungen hat ihren Hauptsitz daselbst, wogegen an den meisten andern Orten das entsprechende Verhältnis gerade umgekehrt lautet, d.h., die Hauptsitze mehrheitlich auswärts sind. Es zeigt sich somit, dass vor allem in Basel und Chiasso die ortsansässigen Firmen dominieren.

Die räumliche Verteilung der Hauptsitze sämtlicher Niederlassungen unterstreicht die zentrale Bedeutung Basels im schweizerischen Speditionsgewerbe, hat doch mehr als die Hälfte ihren Hauptsitz in der Rheinstadt. Die nächstfolgenden Anteile für Zürich, Chiasso und Genf fallen auch dementsprechend um ein Mehrfaches bescheidener aus.

---

1) siehe: - Abb. 6, S. 111.
- Tabellenband S. 4.

ABBILDUNG 6: NIEDERLASSUNGEN (HAUPTSITZE UND FILIALEN) NACH STANDORTEN UND ORT DES HAUPTSITZES



Aufteilung:	○	●
Basel	88 %	12 %
Buchs	36 %	64 %
Chiasso	79 %	21 %
Genf	47 %	53 %
Lausanne	50 %	50 %
St. Gallen	15 %	85 %
Schaffhausen	16 %	84 %
Vallorbe	-	100 %
Zürich	46 %	54 %
Uebrige Schweiz	40 %	60 %

Was die auswärtige Streuung von Niederlassungen (Filialen) anbelangt, lässt sich erkennen, dass Basel sowohl absolut als auch relativ mit Abstand der grösste Anteil zukommt, haben doch die 253 Niederlassungen mit Basler Hauptsitz ihr Domizil mehrheitlich an einem der übrigen Spediteurplätze. Einzig Zürich und Genf kommt - zwar in wesentlich bescheidenerem Ausmasse - diesbezüglich noch etwelche Bedeutung zu.

4.5 BESCHÄFTIGTE NACH STANDORTEN, FUNKTIONEN, VERBANDSZUGEHÖRIGKEIT UND HAUPTSITZ DER UNTERNEHMUNGEN[1)]

Das Gros (71 %) der insgesamt 11'760[2)] im schweizerischen Speditionsgewerbe Beschäftigten verteilt sich auf Basel, Zürich und Chiasso. Die zum Teil recht massiven anteilsmässigen Verschiebungen im Vergleich zur Anzahl Niederlassungen resultieren aus den unterschiedlichen Grössenstrukturen der einzelnen Firmen.

Das gesamtschweizerische Verhältnis von rund drei zu eins zwischen administrativ Beschäftigten und Beschäftigten in den übrigen Bereichen bei den Gesamtwerten trifft grob gesehen für die meisten Orte zu mit Ausnahme von Lausanne, wo es praktisch umgekehrt lautet und der übrigen Schweiz mit einem annähernd ausgeglichenen Verhältnis. Aus diesen relativen Werten lässt sich ansatzweise ableiten, welche Art von Aufträgen (dispositive oder operative) an den einzelnen Orten der Tendenz nach im Vordergrund stehen dürften.

---

1) siehe: - Abb. 7, S. 113.
- Abb. 8, S. 114.
- Tabellenband S. 5 - 8.

2) In Reisebüroabteilungen Beschäftigte nicht eingerechnet.

ABBILDUNG 7: BESCHÄFTIGTE NACH STANDORTEN

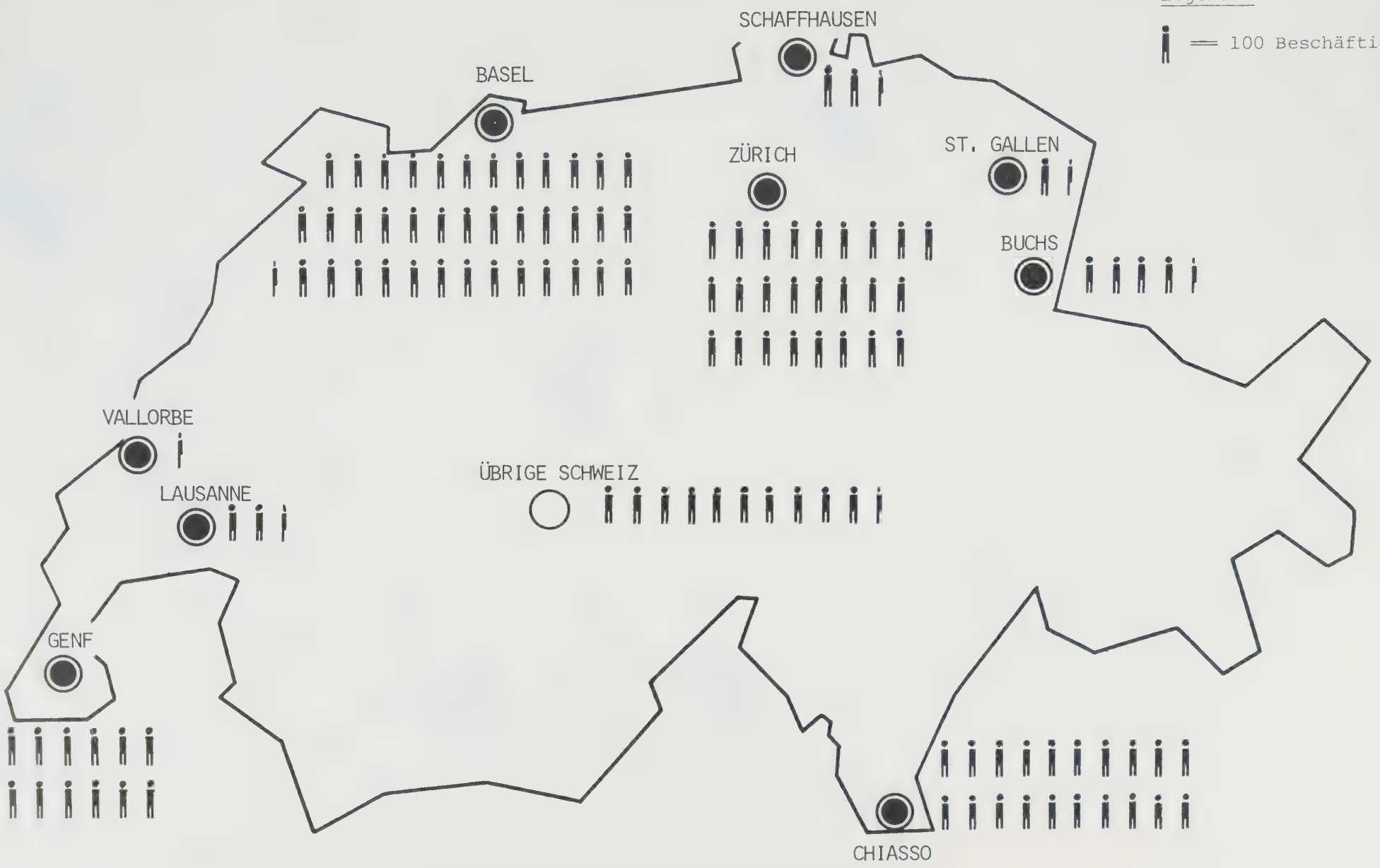
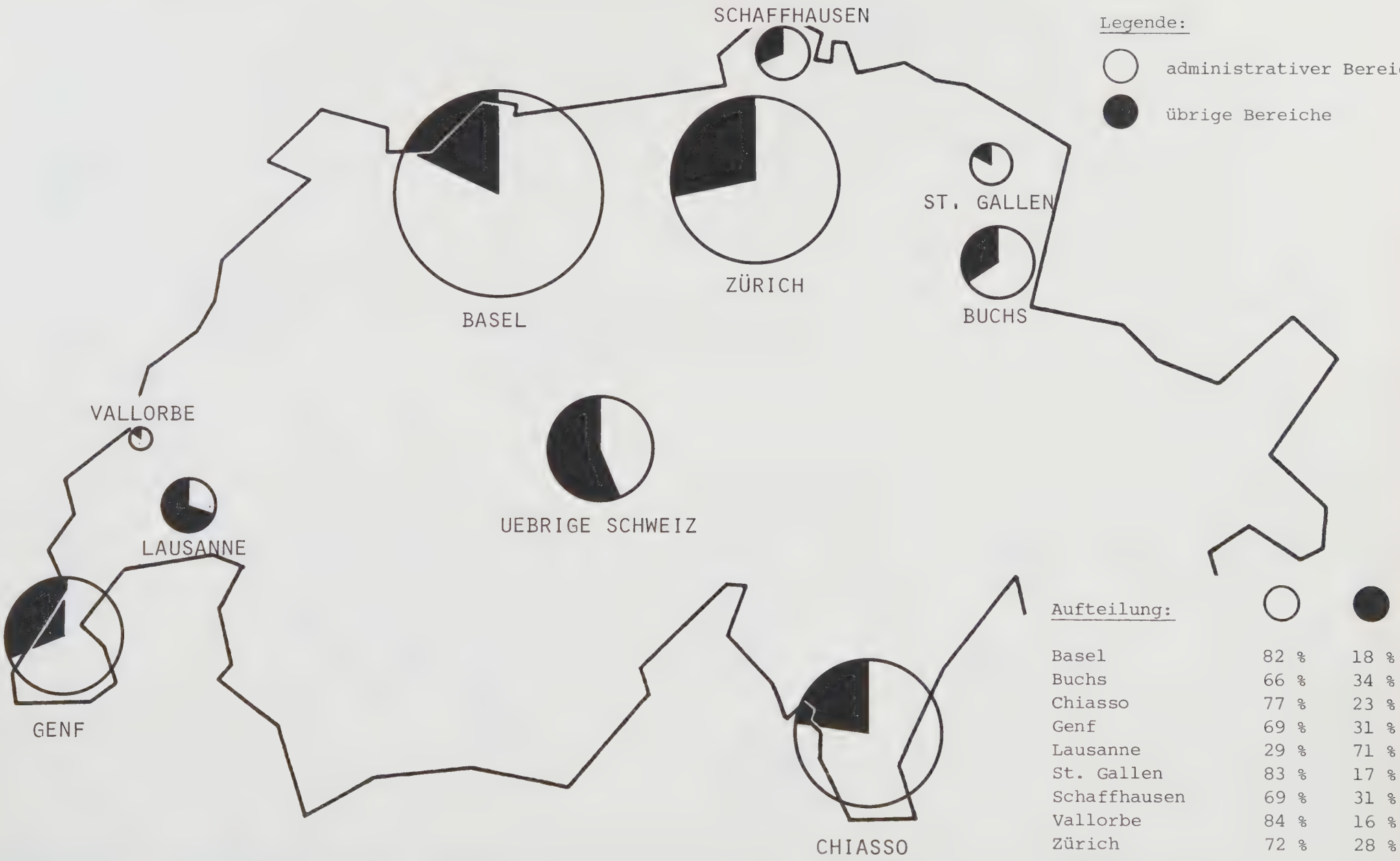


ABBILDUNG 8: BESCHÄFTIGTE NACH STANDORTEN UND TÄTIGKEITSBEREICHEN



Aufteilung:

Basel	82 %	18 %
Buchs	66 %	34 %
Chiasso	77 %	23 %
Genf	69 %	31 %
Lausanne	29 %	71 %
St. Gallen	83 %	17 %
Schaffhausen	69 %	31 %
Vallorbe	84 %	16 %
Zürich	72 %	28 %
Uebrige Schweiz	43 %	57 %

Die vorangehend zitierten Proportionen verändern sich bei einer Aufsplitterung nach Verbandszugehörigkeit (SSV, lokal, nicht organisiert) nur unwesentlich. Einzig die Beschäftigtenwerte von Betrieben, welche bloss Lokalverbänden angehören, weichen sowohl gesamtschweizerisch als auch in Basel, Zürich und der übrigen Schweiz merklich ab. In diesem Zusammenhang ist jedoch zu beachten, dass die überwiegende Mehrheit sämtlicher Beschäftigten in Betrieben tätig ist, die dem Schweizerischen Spediteur-Verband angehören. Nur eine Minderheit arbeitet in Firmen, welche bloss Lokalverbänden bzw. überhaupt keiner solchen oder ähnlichen Organisation angeschlossen sind. Dementsprechend entfällt an sämtlichen Orten eine grosse Mehrzahl der Arbeitnehmer auf SSV-Mitglieder, abgesehen von der übrigen Schweiz, wo dieser Anteil deutlich unter dem Durchschnitt liegt.

Die Vorrangstellung Basels kommt auch hier wieder deutlich zum Ausdruck, gehört doch mehr als die Hälfte aller im Speditionsgewerbe Beschäftigten zu Unternehmungen mit Hauptsitz in Basel. Von den restlichen Orten spielen diesbezüglich vor allem Zürich und Chiasso noch eine gewisse - wenn auch wesentlich bescheidenere - Rolle.

Die bereits in Kapitel 4.4 beschriebene massive Streuung von Basler Betrieben über die ganze Schweiz schlägt sich gezwungenermassen ebenfalls hier nieder. Knapp die Hälfte der Arbeitnehmer von Niederlassungen mit Basler Hauptsitz ist nicht in Basel selber tätig, sondern zur Hauptsache in Zürich sowie in Chiasso und Genf. Einzig für Zürcher Firmen lässt sich in sehr abgeschwächter Form ein ähnlicher Status konstatieren, indem ihre auswärts stationierten Mitarbeiter vornehmlich in Basel wirken.

4.6 UNTERNEHMUNGEN NACH STANDORTEN, ANZAHL BESCHÄFTIGTEN UND VERBANDSZUGEHÖRIGKEIT[1)]

Unter dem Aspekt der Beschäftigtenzahlen dominieren in der Schweiz eindeutig die kleineren und mittelgrossen Speditionsunternehmungen mit 6 - 50 Mitarbeitern. Nicht ganz je ein Fünftel aller Unternehmungen liegt unter bzw. über diesem Wert.

Im weiteren zeigt sich, dass die grossen und vor allem die grössten Spediteure ihren Hauptsitz in Basel haben. Die Kleinfirmen mit 1 - 5 Beschäftigten hingegen sind zu einem guten Teil im Gebiete der übrigen Schweiz beheimatet, obwohl Basel von den absoluten Werten her auch hier an erster Stelle steht.

Hinsichtlich Verbandszugehörigkeit und Grösse der Unternehmungen fällt auf, dass es sich bei den SSV-Mitgliedern mehrheitlich um mittlere bis grössere Firmen handelt, während bei den nur Lokalorganisierten der Hauptteil aus mittleren bis kleineren besteht, und in den Reihen der Nichtorganisierten diejenigen mit 1 - 10 Beschäftigten vorherrschen.

4.7 NIEDERLASSUNGEN (HAUPTSITZE UND FILIALEN) NACH STANDORTEN UND ANZAHL BESCHÄFTIGTEN[2)]

Im Vergleich zur dargestellten Grösse der Unternehmungen im vorangehenden Kapitel ergibt sich hier zwangsläufig eine Verlagerung nach unten, gilt es doch, die gleichbleibende Zahl

---

1) siehe Tabellenband S. 10 - 13.

2) siehe Tabellenband S. 14.

an Beschäftigten durch gut doppelt soviele Niederlassungen zu dividieren. Was die Abgrenzung gegen oben anbelangt, fällt auf, dass in der Schweiz keine Niederlassungen mit über 500 Beschäftigten existieren, und selbst in der Kategorie 201 - 500 bloss eine verschwindend kleine Minderheit sämtlicher Betriebe figuriert.

Hinsichtlich Verteilung der Niederlassungen unter dem Blickwinkel ihrer Grösse kann gesagt werden, dass die grösseren vor allem in Basel und Zürich anzutreffen sind, während die kleinsten sich zu einem guten Teil über das Gebiet der übrigen Schweiz sowie Genf verteilen.

Es ergibt sich an den meisten Orten inbezug auf Grössenstrukturen der Niederlassungen ein recht ausgeglichenes Bild. Lediglich in der übrigen Schweiz überwiegen die Klein- und Kleinstbetriebe klar.

4.8 BESCHÄFTIGTE NACH GRÖSSE DER NIEDERLASSUNGEN (HAUPTSITZE UND FILIALEN) UND FUNKTIONEN[1)]

Der Grossteil (66 %) aller im Speditionsgewerbe tätigen Arbeitnehmer gehört zu Betrieben mit 21 - 200 Beschäftigten. Relativ wenig Mitarbeiter sind hingegen in Betrieben mit 1 - 10 Beschäftigten engagiert, wobei die unterste Kategorie mit Abstand am schwächsten ausfällt. Bei einer Aufsplitterung nach Funktionsbereichen ändert sich diese relative Verteilung nur unwesentlich.

Anhand der durchschnittlichen Anzahl Beschäftigter pro Niederlassung ist ersichtlich, dass in einem schweizerischen Speditionsbetrieb im Schnitt 25 Personen arbeiten,

---

1) siehe Tabellenband S. 15.

wovon 18 administrativ und 7 in den übrigen Bereichen. Die Klein- und Kleinstbetriebe im Speditionsgewerbe umfassen fast ausschliesslich nur administrative Funktionen, während mit wachsender Betriebsgrösse die übrigen Bereiche an Bedeutung gewinnen.

4.9 UNTERNEHMUNGEN NACH STANDORTEN UND ANZAHL FILIALEN[1)]

Gesamtschweizerisch sind diejenigen Unternehmungen mit einer oder mehreren Filialen stark in der Minderzahl, verfügen doch bloss 30 % aller Spediteure über eine bzw. mehrere Filialen in der Schweiz. Freilich schwankt dieser Anteil je nach Ort ziemlich stark, denn es besteht zu einem gewissen Grade ein Zusammenhang zwischen Unternehmungsgrösse und Anzahl Filialen.

So erstaunt es wenig, wenn einerseits die Unternehmungen mit Hauptsitz in Genf, Basel und Zürich um einiges über dem erwähnten Durchschnittswert von 30 % stehen, und an den restlichen Orten - mit Ausnahme von Lausanne - die meisten Unternehmungen über keine Filialen verfügen. In dieser Hinsicht tritt ferner klar zutage, dass die Chiasseser Spediteure nur sehr vereinzelt über Filialen in der Schweiz verfügen, da ihr Augenmerk vor allem gegen Süden (Mailand) gerichtet ist.

4.10 FILIALEN NACH STANDORTEN UND ANZAHL BESCHÄFTIGTEN[2)]

In der Schweiz gibt es total 237 Spediteur-Filialbetriebe, d.h., das Verhältnis zwischen Hauptsitzen und Filialen

---

1) siehe Tabellenband S. 16.

2) siehe Tabellenband S. 17.

lautet eins zu eins. Etwas mehr als die Hälfte dieser Filialen verteilt sich auf Zürich, die übrige Schweiz und Genf.

Die kleineren dieser Betriebe mit 1 - 10 Beschäftigten sind massgeblich im Raume der übrigen Schweiz anzutreffen, während die grösseren mehr in Zürich und die beiden grössten in Buchs und Chiasso niedergelassen sind.

4.11 UNTERNEHMUNGEN MIT MUTTERHAUS IM AUSLAND NACH STANDORTEN UND ANZAHL BESCHÄFTIGTEN[1)]

Von den 228 Speditionsunternehmungen in der Schweiz haben deren 37 (16 %) ihr Mutterhaus im Ausland. Bei der Standortwahl dieser vorwiegend mittelgrossen Firmen - mehr als die Hälfte hat 11 - 50 Beschäftigte - standen einerseits Basel und Chiasso ihrer Grenznähe wegen vor allem für deutsche und italienische Spediteure im Mittelpunkt und andererseits Zürich dank seines internationalen Flughafens Zürich-Kloten für die an der Luftfrachtspedition Interessierten.

4.12 FIRMENGRÜNDUNGEN NACH ZEIT, ORT UND ANZAHL BESCHÄFTIGTEN[2)]

Die Zahlen der Firmengründungen nach Standorten weichen zum Teil ganz leicht ab von den in Tabelle 1[3)] angegebenen Werten zu den Hauptsitzen nach Standorten. Das hängt er-

---

1) siehe Tabellenband S. 18.

2) siehe Tabellenband S. 19 - 21.

Im Fragebogen war unter Frage 3 für Basel bloss BS (Kanton Basel-Stadt) aufgeführt. Nachdem aber sämtliche im Raume Basel gegründeten Firmen, d.h. auch diejenigen im Gebiete des Kantons Basel-Land (BL) unter dieser Rubrik eingetragen wurden, musste diese Position in der Auswertung um BL erweitert werden.

3) siehe Tabellenband S. 3.

stens damit zusammen, dass hier nicht nach Orten, sondern nach Kantonen differenziert wird, und zweitens in ein paar wenigen Fällen Verlegungen der Hauptsitze seit deren Gründung erfolgten. Für diejenigen Unternehmungen mit Mutterhaus im Ausland zählt als Gründungsdatum der Zeitpunkt ihrer Niederlassung in der Schweiz.

Wie anhand der historischen Ausführungen unter Kapitel 2 gezeigt, spielte das Spediteur- bzw. spediteurähnliche Gewerbe in der Schweiz schon in vorangehenden Jahrhunderten eine wichtige Rolle. Dies unter anderem im Zusammenhang mit dem bereits im hohen Mittelalter florierenden Nord-Süd- bzw. Süd-Nord-Handel und dem dadurch bedingten Verkehr. So erstaunt es wenig, dass gut ein Drittel sämtlicher Speditionshäuser auf eine mehr oder weniger lange Tradition zurückblicken kann, indem sie nämlich bereits vor dem Jahre 1945 gegründet worden sind. Annähernd ebensoviele Gründungen wie vor 1945 entfallen auf die Zeit zwischen 1945 - 1970.

Den klaren Beweis für einen auch heute noch offenen Zugang zum schweizerischen Spediteurmarkt liefert die Feststellung, dass nach 1970 bis Ende 1979 sogar doppelt soviele Speditionsfirmen ins Leben gerufen wurden als in der vorangehenden Dekade zwischen 1961 - 1970.

Was die Korrelation zwischen Unternehmungsgrösse und Gründungsdatum der einzelnen Firmen anbelangt, kann die Tatsache, dass bei den Grossfirmen diejenigen älteren Jahrgangs (Gründung vor 1945) vorherrschen, als Folge längerer und somit auch vermehrter Entwicklungs- bzw. Expansionsmöglichkeiten im Vergleich zu den jüngeren Unternehmungen gewertet werden. Dementsprechend herrschen letztere in den unteren Kategorien mit bis zu 10 Beschäftigten klar vor.

4.13 UNTERNEHMUNGEN NACH STANDORTEN UND ANZAHL BESCHÄFTIGTEN MIT BZW. OHNE SCHIFFAHRTS-LINIENAGENTUR[1)]

Bloss eine Minderheit (22 %) aller Spediteure ist gleichzeitig noch als Linienagent von Hochseeschiffahrtsgesellschaften engagiert, wobei mehr als die Hälfte dieser Agenturen bei Basler Firmen untergebracht ist.

Hinsichtlich Grössenstruktur der eine solche Agentur führenden Speditionsunternehmungen kommt hinzu, dass mehrheitlich mittlere und vor allem grössere Firmen sich mit dieser Aufgabe befassen.

In Kapitel 3.2.7 auf Seite 82 ist unter anderem die Rede vom IATA-Agenten. Dabei wird hervorgehoben, dass vornehmlich Luftfrachtspediteure sehr oft diese Aufgabe übernehmen. Momentan sind es in der Schweiz 53 Spediteure, die sich zusätzlich als IATA-Agenten betätigen.[2)]

4.14 UNTERNEHMUNGEN NACH STANDORTEN UND ANZAHL BESCHÄFTIGTEN MIT BZW. OHNE REISEBÜRO[3)]

Die Reisevermittlung gehört gemäss Kapitel 3.3 auf Seite 85 zu den möglichen Zusatzfunktionen des Spediteurs, die mit Gütertransporten in keinem unmittelbaren Zusammenhang stehen. Die gesamthaft betrachtet für das schweizerische Speditionsgewerbe untergeordnete Rolle der Reisebürotätigkeit kommt darin zum Ausdruck, dass bloss 9 % aller Spediteure - vor allem Basler sowie einige Genfer und übrige

---

1) siehe Tabellenband S. 22 - 24.

2) Telefonische Auskunft vom 22.9.1980 des IATA-Frachttarifbüros der SWISSAIR.

3) siehe Tabellenband S. 22 - 24.

Schweizer - in dieser Sparte aktiv sind. Dabei handelt es sich um mittlere und insbesonders grössere Unternehmungen, die eine Diversifikation in dieser Richtung aufweisen.

4.15 LAGER- BZW. UMSCHLAGFLÄCHEN NACH UNTERNEHMUNGSSTANDORTEN, GRÖSSE UND ANZAHL BESCHÄFTIGTEN[1)]

Die in den Tabellen 16 und 17 aufgeführten Lager- bzw. Umschlagflächen setzen sich sowohl aus spediteureigenen als auch aus gemieteten Anlagen zusammen. Ferner ist zu beachten, dass es nicht in erster Linie um eine Aufteilung der Flächen nach Orten[2)], sondern nach Unternehmungsstandorten, d.h., um die den einzelnen Unternehmungen gesamtschweizerisch zustehenden Flächen geht. Trotzdem lassen sich insofern Rückschlüsse auf die Verhältnisse an den verschiedenen Orten ziehen, als solche infrastrukturellen Einrichtungen zu einem guten Teil am Platze des Hauptsitzes selber unterhalten werden.

Nebst der Tatsache einer überdurchschnittlichen Streuung der Basler Spediteure über die ganze Schweiz sind deren recht hohe Anteile massgeblich bedingt durch die Funktion Basels als Umschlagplatz für die Rheinschiffahrt. Bei den Zürchern ist es der Flughafen Zürich-Kloten, dem in dieser Hinsicht eine ähnliche Bedeutung zukommt, insbesondere

---

1) siehe Tabellenband S. 25 - 27.

Von Grossfirmen mit Lager- bzw. Umschlagflächen an verschiedenen Orten wurde auf telefonische Rückfrage hin bestätigt, dass die von ihnen angegebenen Flächenwerte approximativen Charakter haben.

2) Bereits bei der Probebefragung zeigte sich, dass eine entsprechende Aufsplitterung der Frage 6 kaum genügend Erfolg auf Beantwortung gehabt hätte (der zu aggregierenden Grössen wegen waren wir jedoch auf eine 100 %-ige Rücklaufquote angewiesen).

was die Flächen für unverzollte Güter anbelangt (zwecks Reexpedition). Aus den Werten der übrigen Schweizer - die ja praktisch über keine Filialen verfügen und somit auch eine entsprechend bescheidene Streuung aufweisen - lässt sich schliessen, dass diese die Lagerhaltung als Nebenfunktion des Spediteurs im Vergleich zu andern recht intensiv betreiben.

Die aufgeführten Flächen befinden sich grösstenteils in den Händen von mittleren und grossen Unternehmungen, denn bloss eine Minderheit aller Spediteure verfügt über mehr als 1'000 m2 Lager- bzw. Umschlagfläche, wobei diese aber fast ausnahmslos mehr als 20 Beschäftigte aufweisen.

4.16 FAHRZEUGPARKS NACH UNTERNEHMUNGSSTANDORTEN, FUNKTIONEN, GRÖSSE UND ANZAHL BESCHÄFTIGTEN[1)]

Die Mehrheit der Schweizer Spediteure tritt gleichzeitig auch noch als Frachtführer im LKW-Verkehr auf. Bei den zu diesem Zwecke insgesamt 2'849 eingesetzten Fahrzeugen ist knapp die Hälfte im Besitze von Spediteuren, während die übrigen wohl für sie fahren, aber lediglich unter Kontrakt stehen.

Die Fahrzeuge für den Nahverkehr (Flächenverkehr) sind ausschliesslich leichte bis mittelschwere Camions. Diese verteilen sich analog der Anzahl Unternehmungen recht ähnlich auf die einzelnen Orte mit Ausnahme der Chiasseser Spediteure, die unter diesem Gesichtspunkt eher schwach mit leichten Einheiten ausgestattet sind.

Anders verhält es sich hingegen mit den schweren Fahr-

---

1) siehe Tabellenband S. 28 - 30.

zeugen - meist Lastenzüge und Sattelschlepper - für den Fernverkehr, wo die Firmen im Gebiete der übrigen Schweiz mit Abstand den grössten Anteil (41 %) aufweisen. Daraus lässt sich ableiten, dass gerade im Landesinnern nicht selten der speditionelle Gemischtbetrieb anzutreffen ist.

Von den unter Kontrakt stehenden Fahrzeugen, welche an sich zu den Schwerfahrzeugen gezählt werden können, fährt der weitaus grösste Teil (72 %) für Basler Spediteure.

Die Strukturen der Fahrzeugparks sehen je nach Unternehmungsstandorten sehr unterschiedlich aus. Die Basler arbeiten zur Hauptsache mit unter Kontrakt stehenden Fahrzeugen, in Chiasso verteilt sich der gesamte Fahrzeugpark ungefähr gleichmässig auf alle drei Kategorien, bei den Genfern herrschen die Fahrzeuge für den Nahverkehr vor, dem in Zürich ebenfalls fast die Hälfte aller Fahrzeuge zuzurechnen ist, und in der übrigen Schweiz dominieren die Schwerfahrzeuge für den Fernverkehr.

Zählt man die Fahrzeuge für den Fernverkehr sowie die unter Kontrakt stehenden - als Kategorie der Schwerfahrzeuge für den Fernverkehr - zusammen, so stehen diese bei den Baslern, Chiassesern und übrigen Schweizern im Mittelpunkt, während sie bei den Zürchern nur knapp überwiegen und bei den Genfern sogar in der Minderzahl sind.

Bezüglich Motorisierungsgrad des Schweizer Spediteurs kann gesagt werden, dass mehr als ein Viertel aller Spediteure über kein Fahrzeug verfügt und auch keines unter Kontrakt hat. Dabei sind es mehrheitlich die kleinen sowie sämtliche Kleinstfirmen, welche nicht selber als Frachtführer auf der Strasse auftreten.

Was die Anzahl Fahrzeuge pro Grössenklasse anbelangt, verzeichnet die Kategorie mit über sechs Fahrzeugen in allen drei Bereichen (Fahrzeuge für den Nahverkehr, für den Fernverkehr sowie unter Kontrakt stehende) mit Abstand die namhaftesten Quoten. Die entsprechenden Durchschnittswerte, d.h., die Zahl der Fahrzeuge pro Unternehmung beläuft sich in dieser Kategorie auf 19 bei den Nahverkehrs-, 26 bei den Fernverkehrs- und 28 bei den unter Kontrakt stehenden Fahrzeugen.

4.17 PROBLEM DER AUSLÄNDISCHEN KONKURRENZ NACH STANDORTEN UND ANZAHL BESCHÄFTIGTEN DER BEFRAGTEN UNTERNEHMUNGEN[1)]

Die Schweizer Spediteure vertreten mehrheitlich die Ansicht, die ausländische Konkurrenz auf dem hiesigen Speditionsmarkt sei in den letzten Jahren deutlich spürbarer geworden. Einer der Hauptgründe für eine generell zunehmende Konkurrenzierung aus dem Ausland sieht auch das Speditionsgewerbe im relativ hohen Wechselkurs des Schweizerfrankens. Bei der Frage, wo sich denn diese Akzentuierung ganz speziell bemerkbar mache, d.h., in welchen Bereichen ausländische Spediteure verstärkt versuchten, Schweizer Verlader für sich zu gewinnen, steht der Sektor LKW-Verkehr im Mittelpunkt.

Der Grund eines verschärften Konkurrenzkampfes auf dem Gebiet der LKW-Spedition ist unter anderem in der Tatsache einer zunehmenden Diversifikation vieler Speditionsunternehmungen in Richtung Frachtführer (Gemischtbetrieb) zu sehen. Vorhandene Fahrzeugparks (investiertes Kapital) sollten aber auch möglichst zum Einsatz gelangen, was in Anbetracht eines vorhandenen Ueberangebotes an Laderaum zu umso erbitterten Konkurrenzkämpfen führen muss.

---

1) siehe Tabellenband S. 31 - 33.

4.18 PROBLEM DER AUSSCHALTUNG DES SPEDITEURS NACH STANDORTEN UND ANZAHL BESCHÄFTIGTEN DER BEFRAGTEN UNTERNEHMUNGEN[1)]

Gesamtschweizerisch halten sich die Meinungen zum Problem, ob eine vermehrte Tendenz seitens der Verlader zur Ausschaltung des Spediteurs festgestellt werde in etwa die Waage. Nicht so bei den Zürchern und Baslern, die mehrheitlich eine solche Tendenz konstatieren sowie den Chiassesern und Genfern, wo nur eine Minderheit etwas in dieser Richtung verspüren will.

Wie im vorangehenden Kapitel 4.17 sind ebenfalls hier die Strassentransporte Sorge Nummer Eins der Spediteure. Das erwähnte Ueberangebot an LKW-Laderaum führt nämlich zu einem entsprechenden Verhalten der Frachtführer, indem diese besonders offensiv auf dem Markt auftreten und den Verlader mittels Dumping-Offerten von der Einschaltung des Spediteurs abzubringen versuchen.

Während sich von der Unternehmungsgrösse her die kleineren und mittleren Firmen schwergewichtig über die Ausschaltung des Spediteurs durch Strassentransporteure beklagen, ergibt sich bei den grossen ein breiteres Feld, was unmittelbar mit ihrer umfassenderen Diversifikation zusammenhängt.

4.19 PROBLEM DES PREISDRUCKES NACH STANDORTEN UND ANZAHL BESCHÄFTIGTEN DER BEFRAGTEN UNTERNEHMUNGEN[2)]

Der Preis als Regulator bzw. Steuerungsgrösse von Angebot und Nachfrage auf dem freien Markt bereitet immer mehr

---

1) siehe Tabellenband S. 34 - 36.

2) siehe Tabellenband S. 37 - 39.

Spediteuren Sorge, indem sie sich in bestimmten Bereichen unter anderem einem sich ständig verstärkenden Preisdruck als Folge von Ueberangeboten an Laderaum ausgesetzt sehen. Dieser zunehmende Preisdruck wird von der Mehrzahl aller Spediteure bestätigt. Was die Bereiche anbelangt, in denen sich dieser Druck besonders bemerkbar macht, stehen die Strassentransporte in Europa mit Abstand an erster Stelle, gefolgt von denjenigen im Inland, wobei es sich bei letzteren eher um reine Frachtführer- und weniger um Spediteurleistungen handeln dürfte.

Je nachdem welche Bedeutung dem LKW-Verkehr in der Leistungspalette des einzelnen Spediteurs zukommt, sieht sich dieser bei unvermindert anhaltendem Preisdruck möglicherweise früher oder später zu einer Diversifikation in anderer Richtung bzw. Umstrukturierung seines Angebotes gezwungen. Freilich kann sich eine solche Verlagerung je nach Marktverhältnissen ebensogut in andern Bereichen als der LKW-Spedition aufdrängen. Ein stets kreatives und innovatives Denken und Handeln (Pionierleistungen), das eine mehr oder weniger permanente Wandlung der Unternehmungsstrukturen mit sich bringt, gehört ja zu dem den Spediteur charakterisierenden dynamischen Unternehmerverhalten.

4.20 ANGEMESSENHEIT DER VERDIENSTSPANNEN NACH STANDORTEN UND ANZAHL BESCHÄFTIGTEN DER BEFRAGTEN UNTERNEHMUNGEN[1)]

Die Angemessenheit der Verdienstspannen als der für den einzelnen Unternehmer lebenswichtige und letzten Endes

---

1) siehe Tabellenband S. 40 - 42.
Die unter der Position "Ueberall" aufgeführten Unternehmungen sind in den restlichen Positionen nicht enthalten. Bei Berücksichtigung dieser Werte in den einzelnen Bereichen ("Schiene Sammel, Schiene Komplett, ..." usw.) erhöhen sich diese um je 10 Firmen bzw. 4,4 %.

entscheidende Faktor wird von den befragten Spediteuren inbezug auf die von ihnen offerierten Leistungen unterschiedlich beurteilt. Der Grund dafür dürfte zu einem guten Teil in einer mehr oder weniger grossen Disparität ihrer Angebote (Diversifikation, Konzentration) zu suchen sein. So vertritt bloss eine bescheidene Minderheit die Auffassung, wonach dem Spediteur in sämtlichen Sparten der Transportvermittlung noch angemessene Verdienstspannen zustehen.

Bei näherer Betrachtung zeigt sich, dass vor allem das Sammelladungsgeschäft als klassische Spediteurtätigkeit sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse, zur See und in der Luft als einträgliche Erwerbsquelle bzw. als Bereich mit nach wie vor angemessenen Verdienstspannen bezeichnet wird. Die Differenzierung des Sammelladungsverkehrs nach Verkehrsträgern ergibt einen überdurchschnittlich hohen Anteil für die Strasse, während die Quoten der übrigen Verkehrsträger nur schwach voneinander abweichen.

Das erwähnte Ergebnis für die Strasse führt unwillkürlich zur Frage, ob dies nicht den Resultaten bzw. Ausführungen in Kapitel 4.19 widerspreche, wo schwergewichtig von einem vermehrt spürbaren Preisdruck auf der Strasse die Rede ist. Diese Frage wird unter anderem durch folgende Tatsachen stark relativiert[1]:

1. Rund ein Drittel der die Angemessenheit der Verdienstspannen im Strassen-Sammelladungsverkehr bejahenden Spediteure hat sich in Kapitel 4.19 nicht

---

1) Bei den übrigen Teilgesamtheiten kann es eventuell bezüglich Kapitel 4.19 zu ähnlichen Ueberschneidungen kommen, obwohl je kleiner die Teilgesamtheiten desto grösser die Wahrscheinlichkeit, dass sie sich nicht decken. Im weiteren gelten die Ausführungen zur Strasse analog für die übrigen Verkehrsträger.

über einen vermehrt spürbaren Preisdruck in der LKW-Spedition beklagt.

2. Hier geht es ausschliesslich um den Sammelladungsverkehr, wogegen in Kapitel 4.19 der gesamte Bereich speditioneller Aktivitäten im Strassenverkehr anvisiert wird, d.h. vor allem auch Komplettladungen. Gerade letztere dürften für viele bei der Beantwortung der Frage zum Preisdruck im Vordergrund gestanden haben.

3. Für einen Teil der Spediteure mag sodann vielleicht zutreffen, dass sie im Sinne eines gewissen "Zweckpessimismus" ("Wer nicht klagt, dem geht es schlecht!") hinsichtlich Strasse klagen, obwohl sie bestätigen, gerade im Strassen-Sammelladungsgeschäft noch angemessen zu verdienen.

Anhand der eingegangenen Antworten und Ausführungen kann abschliessend gesagt werden, dass im schweizerischen Speditionsgewerbe die Voraussetzungen zur Erzielung eines ansehnlichen Unternehmererlöses durchaus günstig sind, was die Zahlenwerte im nächsten Kapitel ebenfalls bestätigen.

4.21 VIER GRÖSSEN ZUM BETRIEBLICHEN RECHNUNGSWESEN

Die ursprünglich ins Auge gefasste tiefergreifende und umfangreichere Erhebung von Kennzahlen zum betrieblichen Rechnungswesen musste aus folgenden Gründen stark reduziert bzw. fallengelassen werden:

1. Sowohl die persönliche Befragung (Kapitel 4.1.1) als auch der Pilot Test (Kapitel 4.1.2.4) zeigten trotz aller Bereitschaft zur Unterstützung unserer Arbeit ein überaus grosses Mass an Zurückhaltung und Verschlossenheit seitens der Spediteure, was die Domäne ihres Rechnungswesens tangierte.

2. Aufgrund einschlägiger Diskussionen und Befragungen gelangten wir zur Vermutung, die Sparte Rechnungswesen - mit ihren Teilgebieten Finanzbuchhaltung, betriebswirtschaftliche Statistik, Planungsrechnung und Kostenrechnung[1] - sei vor allem in mittleren und kleineren Speditionsunternehmungen sehr oft ungenügend ausgebaut, bzw. es werde ihr zu wenig Beachtung geschenkt. Nicht selten wurde nämlich zu elementaren Werten gesagt, man verfüge mit dem besten Willen über keine entsprechenden Zahlen. Selbst wenn diese Aeusserungen bis zu einem gewissen Grade im Zusammenhang mit der erwähnten Verschwiegenheit des Spediteurs ganz allgemein zu sehen sind, kann obige Vermutung keinesfalls von der Hand gewiesen werden, was mehrfach auch von kompetenter Seite bestätigt wurde. Aus den Ausführungen von G. Wecker zur Situation in der Bundesrepublik Deutschland lässt sich im übrigen ableiten, dass solche Lücken im speditionellen Rechnungswesen im allgemeinen und der speditionellen Kostenrechnung im besonderen nicht bloss auf das Gebiet der Schweiz beschränkt sind: "Die speditionelle Kostenrechnung hinkt hinter dem relativ hohen Stand der industriellen Kostenrechnung nach."[2]

In Anbetracht dieser Voraussetzungen beschränkten wir unsere diesbezügliche Befragung auf die vier nachstehenden Grössen, welche bereits im Jahre 1975 durch W. Meier erhoben wurden[3]. Damit sollte unter anderem die Möglichkeit

---

1) vgl. Zorn, Walther: Der Schlüssel zur Kostenrechnung. Einführung, Leitprogramm, Modellbetrieb. Kaufmännisches Grundwissen strukturiert, hrg. von Martin F. Wolters. Hamburg 1979, S. 15.

2) Wecker, Gerd: Kostenrechnung im Speditionsbetrieb. Diss. München 1969, S. 7.

3) vgl. Meier, Walter: Der Speditionsmarkt der Schweiz. Basel 1975, S. 9 - 10.

zu einem entsprechenden Zeitpunktvergleich geschaffen werden.[1)]

1) Durchschnittlicher Bruttogewinn pro Mitarbeiter[2)]

1974: "Häufungspunkt	knapp unter Fr. 50'000.-"[3)]	(100 %)
1978: Mittelwert	Fr. 64'516.-	(129 %)

2) Durchschnittliche Gemeinkosten pro Mitarbeiter[4)]

1974: "Häufungspunkt	um Fr. 42'000.-"[5)]	(100 %)
1978: Mittelwert	Fr. 57'473.-	(137 %)

3) Durchschnittliche Lohn- und Sozialkosten pro Mitarbeiter

1974: "Häufungspunkt	Fr. 30'000.-"[6)]	(100 %)
1978: Mittelwert	Fr. 38'681.-	(129 %)

---

1) Was die Vergleichbarkeit der Werte anbelangt, ist zu beachten:
   - In beiden Fällen wurden die jährlichen Durchschnittswerte gefragt, wobei diese für 1974 "pro Angestellten" und für 1978 "pro Mitarbeiter" lauten. Nach Aussage von W. Meier deckt sich jedoch sein im Rahmen telefonischer bzw. persönlicher Befragungen verwendeter Begriff des "Angestellten" mit demjenigen des "Mitarbeiters".
   - Die von W. Meier für 1974 unter anderem verwendeten "Häufungspunkte bestehen aus mindestens drei oder mehr dicht beieinanderliegenden Zahlen".
     Meier, Walter: Der Speditionsmarkt der Schweiz. Basel 1975, S. 9.

     Der jeweils für 1978 errechnete Mittelwert hingegen entspricht dem Durchschnitt aus dem Total aller Zahlen der betreffenden Teilgesamtheit.

2) Bruttogewinn = "Finanzumsatz (Total der ausgegangenen Rechnungen) abzüglich der direkten Kosten (Frachten, Zölle, Korrespondenten)."
   Meier, Walter: Der Speditionsmarkt der Schweiz. Basel 1975, S. 9.

3),5),6) Meier, Walter: Der Speditionsmarkt der Schweiz. Basel 1975, S. 10.

4) inkl. Löhne und Sozialkosten (Pos. 3). Abgesehen von einigen wenigen Ausnahmen entsprachen in den meisten Fällen die Gemeinkosten plus der Reingewinn dem Bruttogewinn.

4) Durchschnittlicher Reingewinn pro Mitarbeiter

1974: "Häufungspunkt	zwischen Fr. 5'000.- und Fr. 6'000.-" [1]		(100 %) [2]
1978: Mittelwert	Fr. 6'407.-		(116 %)

Unter Vorbehalt der gemachten Einschränkungen zur Vergleichbarkeit obiger Daten zeigt die vergleichende Betrachtung für die Jahre 1974 - 1978 einerseits ein Wachstum des durchschnittlichen Bruttogewinnes und andererseits ein noch grösseres Ansteigen der durchschnittlichen Gemeinkosten. Das hat zur Folge, dass die Zunahme des durchschnittlichen Reingewinnes um einiges bescheidener ausfällt als die relativen Veränderungen der beiden vorangehenden Grössen. Immerhin dürfte ebenfalls der Reingewinn nicht bloss nominal, sondern auch real zugenommen haben, denn die Teuerung von 6,8 % - gemäss Landesindex der Konsumentenpreise - für die Zeit vom Dezember 1974 bis Dezember 1978 [3] wird merklich übertroffen.

Die Bedeutung der menschlichen Arbeitskraft im Speditionsgewerbe wird durch die Tatsache unterstrichen, dass die Löhne und Sozialkosten zwei Drittel der Gemeinkosten beanspruchen und damit den wichtigsten Kostenfaktor darstellen. Die Bruttolohnentwicklung im Sektor Verkehr weist für die Zeitspanne 1974 - 1978 eine relative Veränderung um +18 % [4] auf. Gemäss obigem Vergleich resultiert für die Branche Spedition auch hier ein überdurchschnittlicher Anstieg.

Auch wenn von einer weitergehenden Interpretation dieser Werte abzusehen ist, verfolgt dieses Kapitel ausserdem

---

1) Meier, Walter: Der Speditionsmarkt der Schweiz. Basel 1975, S. 10.

2) 100 % = Fr. 5'500.-.

3) und 4) gemäss Angaben BIGA (Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit).

noch folgende zwei Ziele:

1. Schaffung einer ansatzmässigen Orientierungshilfe bzw. Vergleichsbasis für den einzelnen Spediteur inbezug auf seinen eigenen Betrieb.

2. Hinweis auf den vielerorts dringend notwendigen Auf- bzw. Ausbau des betrieblichen Rechnungswesens im Interesse jeder einzelnen Unternehmung. Wie soll eine Unternehmungsleitung sonst imstande sein, einen Betrieb zu lenken, wenn sie nicht über die elementarsten dazu notwendigen Informationen verfügt?

5. ANALYSE DER NACHFRAGE

5.1 DATENBESCHAFFUNG

5.1.1 PERSÖNLICHE BEFRAGUNG

Zur Untersuchung der Verhältnisse auf der Nachfrageseite kam in einem ersten Schritt nebst dem Literaturstudium selbstverständlich die persönliche Befragung auch angemessen zum Zuge. Insgesamt wurden 15 leichtstrukturierte Interviews bei verschiedenen Verladerfirmen durchgeführt. Es bleibt zu berücksichtigen, dass in vielen der unter Kapitel 4.1.1 aufgeführten Befragungen ebenfalls Verladeraspekte behandelt wurden.

Ferner hatten wir Gelegenheit, an zwei Seminaren der Schweizerischen Vereinigung der Transportbenützer Swiss Shippers' Council (Seefrachtseminar in Rüschlikon 24. - 26.1.1979; Luftfrachtseminar in Brunnen 14. - 15.6.1979) teilzunehmen. Im Rahmen dieser Veranstaltungen kamen unter anderem das Thema Spediteur und die damit verbundenen Probleme aus der Sicht des Verladers in Form von Vorträgen und Diskussionen eingehend zur Sprache. Sowohl in Rüschlikon als auch in Brunnen nutzten wir die Chance, um mit mehreren der dort anwesenden Verladern ausserhalb des Programms persönliche Gespräche zu führen.

5.1.2 SCHRIFTLICHE BEFRAGUNG

Die Datenerhebung bei der Verladerschaft erfolgte ebenfalls auf dem Wege der schriftlichen Befragung. Die Gründe, welche zur Wahl dieses Verfahrens führten, sind die gleichen wie bei der Angebots-Analyse (Kapitel 4.1.2). Es kommt hinzu, dass mit Rücksicht auf den Umfang der

Befragungsmasse (Kapitel 5.1.2.2) und den zur Verfügung stehenden Mitteln gar keine andere Methode hätte angewendet werden können. Aber auch von der Anzahl gefragter quantitativer Grössen her drängte sich der schriftliche Weg richtiggehend auf.

5.1.2.1 FRAGEBOGEN

Der Fragebogen[1)] sollte hauptsächlich folgende Gebiete abdecken:

- Erledigung von Transport- bzw. Speditionsaufgaben im Betrieb
- Art der eingesetzten Spediteure plus Begründungen für deren Einsatz
- Aufteilung der nationalen und internationalen Transportvolumina nach verschiedenen Kriterien wie "mit bzw. ohne Spediteur; Verkehrsträger; Herkunft bzw. Bestimmung"
- Feinprofil des Spediteurs aus Verladersicht (Wunsch/Wirklichkeit)
- aus der Zusammenarbeit zwischen Spediteur und Verlader sich ergebende Einzelprobleme
- voraussichtlicher Einsatz des Spediteurs in den kommenden Jahren
- Fragen inbezug auf Organisation der Verladerschaft

Analog Kapitel 4.1.2.1 dominierte hier die geschlossene Frage in Form von Alternativfragen oder Selektivfragen.

---

1) siehe Anhang S. 10 - 19.

Neu hinzu kam die Skala- bzw. Intensitätsfrage als Spezialform der Alternativfrage.[1)]

Auch dieser Fragebogen wurde für Unternehmungen der welschen und italienischen Schweiz ins Französische übersetzt.

5.1.2.2 GRUNDGESAMTHEIT, FESTLEGUNG DER BEFRAGUNGSMASSE

Streng genommen müsste die von uns zu analysierende Grundgesamtheit sämtliche Firmen in der Schweiz beinhalten, die in irgend einer Form Warenverkehr aufweisen und somit als effektive oder potentielle Nachfrager nach Spediteurleistungen zu betrachten sind.

Wir fassten diese Grösse indessen etwas enger, indem das Kriterium des grenzüberschreitenden (internationalen) Verkehrs miteinbezogen wurde. Unter Berücksichtigung der räumlichen Ausdehnung der Schweiz muss nämlich festgehalten werden, dass der Spediteur in seiner eigentlichen Funktion als Transportvermittler für den rein nationalen Verkehr (Inlandverkehr) eher weniger zum Einsatz kommt. Erst recht von seiner gesamten Dienstleistungspalette her fällt auf, wie schwergewichtig sein Angebot auf den internationalen Verkehr ausgerichtet ist. Deshalb begrenzten wir die Grundgesamtheit

---

1) "Die Skalafrage mit ihren mannigfachen Abwandlungen ist entstanden aus dem Bemühen, nicht nur das Vorhandensein eines Sachverhaltes, sondern auch dessen Stärke, dessen Intensität zu ermitteln. So lassen sich alle Fragetypen mit diesem Ziel unter den Begriff der Intensitätsfragen zusammenfassen."
Hüttner, Manfred: Grundzüge der Marktforschung. Wiesbaden 1972, S. 61.

in einem ersten Schritt auf sämtliche Firmen in der Schweiz, die unter anderem mehr oder weniger regelmässig grenzüberschreitenden Verkehr zu verzeichnen haben und als effektive oder potentielle Nachfrager nach Spediteurleistungen in Frage kommen.

Die Haupttätigkeit bzw. Branchenzugehörigkeit der einzelnen Firmen diente als weiteres Merkmal zur Abgrenzung der Grundgesamtheit. Zu diesem Zwecke wurden in Anlehnung an die in den "Wirtschaftsabteilungen 2/3 und 6" der "Allgemeinen Systematik der Wirtschaftszweige"[1] aufgeführten "Wirtschaftsklassen" zehn Branchenkategorien[2] gebildet.

Die Grundgesamtheit umfasst demzufolge sämtliche Firmen in der Schweiz, die:

1. mehr oder weniger regelmässig grenzüberschreitenden Verkehr zu verzeichnen haben und als effektive oder potentielle Nachfrager nach Spediteurleistungen in Frage kommen und

2. von ihrer Haupttätigkeit her unter eine der zehn aufgeführten Branchenkategorien[3] eingereiht werden können.

Die Festlegung der Befragungsmasse basierte auf dem "Konzentrationsprinzip (auch ""Abschneideverfahren"" oder ""Cut-off-Verfahren"" genannt) als dritte Form der bewussten Auswahl"[4] wie sie auf Seite 138 dar-

---

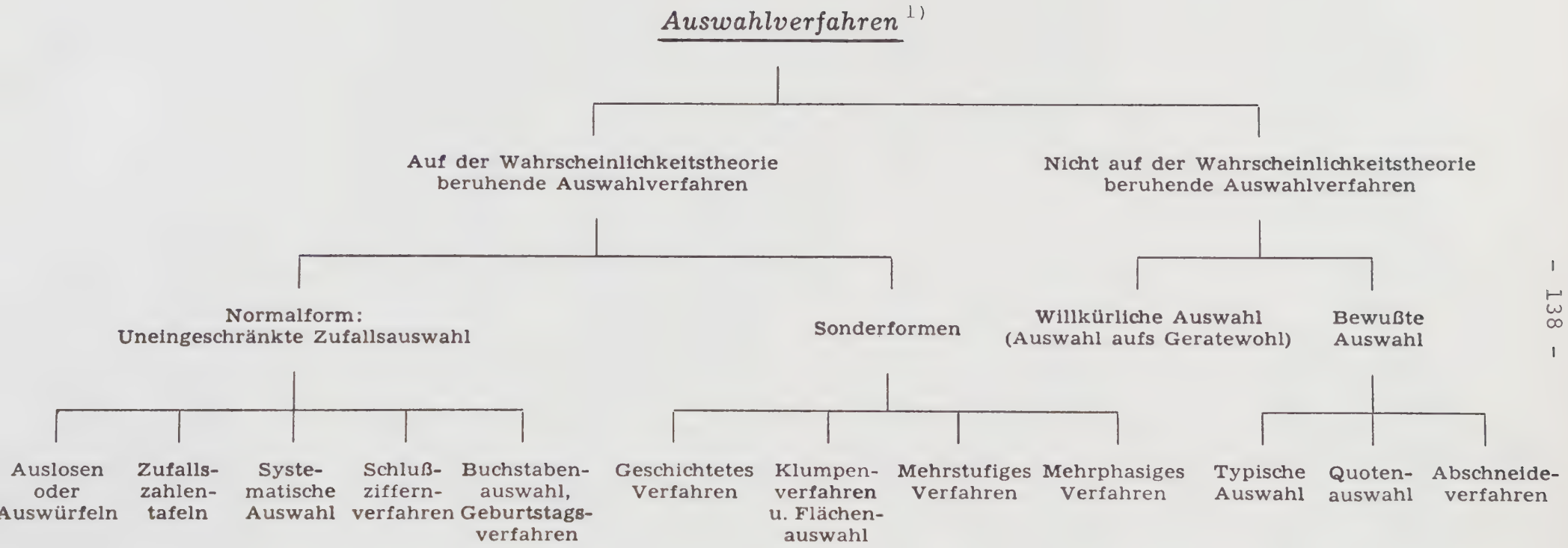
1) Allgemeine Systematik der Wirtschaftszweige, hrg. vom Eidgenössischen Statistischen Amt. Bern 1975, S. 5 - 6.

2) Meistens wurden mehrere "Wirtschaftszweige" in einer Branchenkategorie zusammengefasst.

3) siehe S. 142.

4) Hüttner, Manfred: Grundzüge der Marktforschung. Wiesbaden 1972, S. 82.

ABBILDUNG 9: METHODEN ZUR FESTLEGUNG DER BEFRAGUNGSMASSE



1) Hüttner, Manfred: Grundzüge der Marktforschung. Wiesbaden 1972, S. 70.

gestellt sind. Dieses Verfahren "... besteht darin, dass eine Konzentration auf die wesentliche Schicht, z.B. die Grossbetriebe, erfolgt, die andern Schichten dagegen gänzlich unberücksichtigt bleiben, "" abgeschnitten"" werden".[1] "Die Erhebung konzentriert sich auf die in der Gesamtheit enthaltenen Grössenklassen. Wenn also 5 Prozent der Betriebe 90 Prozent des Umsatzes auf sich vereinigen, dann sind sämtliche der zu diesen 5 Prozent gehörenden Betriebe zu interviewen, während auf die Befragung der übrigen 95 Prozent wegen ihrer geringen Marktbedeutung möglicherweise ganz verzichtet werden kann."[2]

In unserem Falle basierte das Konzentrationsprinzip auf den beiden vorangehend erarbeiteten Kriterien zur Definition der Grundgesamtheit. Wir wendeten uns deshalb an die gemäss Umschreibung relevanten Branchenorganisationen mit der Bitte um Zustellung ihrer Mitgliederverzeichnisse unter gleichzeitiger Markierung der Firmen mit internationalem Güterverkehr. Von sämtlichen 81 angefragten Verbänden[3] erhielten wir die einschlägigen Adressverzeichnisse. Bei Listen ohne die gewünschten Markierungen erkundigten wir uns telefonisch bei verschiedenen Mitgliedern der betreffenden Verbände, wer von ihrer Organisation unter dem erwähnten Gesichtspunkt des internationalen Güterverkehrs für die Erhebung in Frage komme und wer nicht.

Als weitere Unterlagen zur Festlegung der Befragungsmasse dienten die Mitgliederverzeichnisse der 17 Handelskammern in der Schweiz, indem die dort aufgeführ-

---

1) Hüttner, Manfred: Grundzüge der Marktforschung. Wiesbaden 1972, S. 82.

2) Behrens, Karl Christian: Demoskopische Marktforschung. 2., überarb. Aufl. Wiesbaden 1966, S. 38 - 39.

3) siehe Anhang S. 20 - 23.

ten und unseren Anforderungen entsprechenden Firmen in die Befragung miteinbezogen wurden.[1)]

Bei den meisten Unternehmungen lässt sich unschwer ein direkter Zusammenhang zwischen Grösse (inbezug auf Anzahl Beschäftigte oder Umsatz usw.) und internationalem Güterverkehrsaufkommen ableiten. Deshalb fand ferner der Faktor Unternehmungsgrösse Berücksichtigung, indem sämtliche von ihrer Branchenzugehörigkeit her uns interessierenden Firmen in der Schweiz mit Arbeitsstätten von mehr als 200 Beschäftigten befragt wurden.[2)] Unter den 418 vom Umsatz her grössten Schweizerfirmen erhielten ebenfalls alle unserem Branchenraster entsprechenden Häuser einen Fragebogen.[3)]

5.1.2.3 PROBEBEFRAGUNG (PILOT TEST)

Bezüglich Sinn und Zweck einer Probebefragung kann auf die einleitend zu Kapitel 4.1.2.3 auf Seite 96 gemachten Ausführungen verwiesen werden.

Der recht grossen Befragungsmasse wegen wurde die Zahl der "Probebefragten" mit 92 Unternehmungen entsprechend hoch angesetzt.

Die dank der Probebefragung gemachten Erfahrungen führten zu einigen Abänderungen, Neuformulierungen und Ergänzungen des Fragebogens; so insbesondere bei den Fragen 1 (Branchenkategorien) und 10 (Transportvolumina).

---

1) siehe Anhang S. 20 - 23.

2) vgl. Arbeitsstätten mit mehr als 200 Beschäftigten in der Schweiz per 19.4. 79, hrg. vom Eidgenössischen Statistischen Amt. Bern 1979.

3) vgl. Wer sind die grössten Schweizer Unternehmen? In: Schweizerische Handelszeitung, 118(1979)25 vom 21.6.1979, S. 5 - 10.

5.1.2.4 DURCHFÜHRUNG DER BEFRAGUNG

Wie bei der Angebots-Analyse orientierte auch hier ein Begleitbrief die Befragten über die in Kapitel 4.1.2.4 auf Seite 97 aufgeführten Punkte.

Den Mitgliedern des Swiss Shippers' Council (SSC) konnte im weiteren ein Empfehlungsschreiben ihres Verbandssekretariates beigelegt werden, in dem unter anderem betont wurde, das in unserer Arbeit zu behandelnde Thema sei auch für den SSC von vordringlichem Interesse. Deshalb möge man unserem Anliegen die gewünschte Unterstützung geben und die Fragebogen möglichst vollständig beantworten.

Sämtliche Mitglieder des Swiss Shippers' Council erhielten einen Fragebogen zugestellt, handelt es sich bei ihnen doch ausnahmslos um Unternehmungen mit relativ weitreichenden und recht umfassenden internationalen Verflechtungen und daraus erwachsenden Güterverkehrsaufkommen.

Jedem Fragebogen wurde ein adressiertes Antwortcouvert beigefügt.

Eine Vielzahl der zur Befragungsmasse gehörenden Unternehmungen figurierten in zwei oder sogar mehreren der erwähnten Adressregister. Deshalb musste besonders darauf geachtet werden, Ueberschneidungen (Versand von zwei und mehreren Fragebogen an ein und dieselbe Firma) zu vermeiden. Nach entsprechenden Bereinigungen belief sich die Befragungsmasse schlussendlich auf insgesamt 3'613 Firmen, und zwar nach Branchen aufgeteilt:

- Nahrungs- und Genussmittelindustrie	317 Firmen
- Textil- und Bekleidungsindustrie	643 "
- Holz- und Möbelindustrie	128 "
- Papierindustrie und graphisches Gewerbe	168 "
- Chemische Industrie	276 "
- Metallindustrie	231 "
- Maschinen-, Apparate- und Fahrzeugbau	515 "
- Elektronik und Elektrotechnik	216 "
- Uhrenindustrie und Bijouterie	411 "
- Internationale Handelsgesellschaften	708 "
T o t a l	3'613 Firmen

Aus organisatorischen Gründen musste der postmässige Versand der Fragebogen in mehreren Schüben durchgeführt werden. Dies geschah in der Zeit von Ende Juni sowie Mitte bis Ende September 1979.

5.1.2.5 RÜCKLAUF

Die bei schriftlichen Befragungen zu erwartende Antwortquote wird in der Regel nicht besonders hoch veranschlagt: "Die Antwortquote ist im allgemeinen relativ gering. Es werden für diese Quoten verschiedene Sätze genannt - verschieden schon wegen der unterschiedlichen Anlage der jeweiligen Untersuchung und auch wegen des unterschiedlichen Interesses am Thema der Befragung; im allgemeinen wird man jedoch meist

nur mit einer Antwortquote von 10 bis 15 % rechnen können."[1)]

Zu unserer grossen Ueberraschung und Genugtuung resultierte für vorliegende Erhebung eine durchschnittliche Antwortquote von 33,5 %. In den einzelnen Branchenkategorien ergaben sich folgende Rücklaufwerte:

	Fragebogen		Antwortquote %
	Versand	Rücklauf[2)]	
- Nahrungs- und Genussmittelindustrie	317	122	38,5
- Textil- und Bekleidungsindustrie	643	199	31,0
- Holz- und Möbelindustrie	128	55	43,0
- Papierindustrie und graphisches Gewerbe	168	55	32,7
- Chemische Industrie	276	91	33,0
- Metallindustrie	231	101	43,7
- Maschinen-, Apparate- und Fahrzeugbau	515	207	40,2
- Elektronik und Elektrotechnik	216	68	31,5
- Uhrenindustrie und Bijouterie	411	80	19,5
- Internationale Handelsgesellschaften	708	234	33,1
T o t a l	3'613	1'212	33,5

1) Hüttner, Manfred: Grundzüge der Marktforschung. Wiesbaden 1972, S. 38.

2) Ausgewertete Fragebogen nach Branchen und Beschäftigten (Unternehmungsgrössen) siehe Tabellenband S. 45.

Im weiteren kamen 244 Fragebogen leer zurück. Davon waren 224 versehen mit einer Begründung für die Nicht-Beantwortung der gestellten Fragen. Die hauptsächlichsten Argumente für das Nicht-Mitmachen lauteten:

	Anzahl Firmen
1) keinen Spediteureinsatz (weder im nationalen noch im internationalen Verkehr)	35
2) Produkteabsatz ausschliesslich im Inland (dabei wurde die Beschaffung von Rohstoffen und Halbfabrikaten aus dem Ausland wohl meistens vergessen)	11
3) betrachten sich für unsere Befragung als nicht repräsentativ bzw. nicht geeignet: zu kleine Unternehmungen; nicht regelmässig internationalen Verkehr usw.	63
4) arbeiten ausschliesslich mit ausländischen Spediteuren	2
5) fühlen sich weder als Transport- noch als Speditionsunternehmung, sondern sind reiner Produktionsbetrieb!	20
6) keine Zeit, um den Fragebogen auszufüllen	32
7) keine Auskunft aus Geheimhaltungsgründen	2
8) keine Transportprobleme	6
9) diverse Gründe	53

Obige Aufstellung veranschaulicht, dass knapp die Hälfte dieser Adressaten den Fragebogen scheinbar zuwenig gründ-

lich durchgegangen ist. Sonst hätten vor allem die unter den Positionen 1 - 4 Aufgeführten wohl merken müssen, dass die von ihnen genannten "Gründe" einer Beantwortung absolut nicht im Wege standen.

Unter Berücksichtigung der 244 leer eingegangenen Fragebogen steigt die durchschnittliche Antwortquote sogar auf 40.3 %. In die nachstehenden Auswertungen wurden diese Leer-Antworten jedoch nicht einbezogen.

5.1.2.6 AUSWERTUNG

Zur systematischen zahlenmässigen Verarbeitung der eingegangenen Nachfrager-Antworten wurde ebenfalls der Computer eingesetzt.

Im Unterschied zur Auswertung der Angebotsdaten korrelierten wir sämtliche Nachfragewerte mit zwei gleichbleibenden Grössen:

1. Branchenkategorien

2. Beschäftigtenkategorien

Die Ergebnisse zur Nachfrageanalyse finden sich in Band 2 (Tabellenband) auf den Seiten 43 - 257. Es bleibt zu beachten, dass der erwähnten Korrelationen wegen jeder Fragenkomplex (Tabelle) fünfmal erscheint, und zwar - nebst den zehn Branchenkategorien, die in jeder Tabelle figurieren - einmal korreliert mit sämtlichen Antwortenden ("Total"), dann mit den Kategorien "-100 Beschäftigte", "101 - 500 Beschäftigte" usw.

Im Rahmen der Auswertung werden sowohl im Tabellenband als auch in den Texten und graphischen Darstellungen

für die einzelnen Branchenkategorien folgende Kurzformen verwendet:

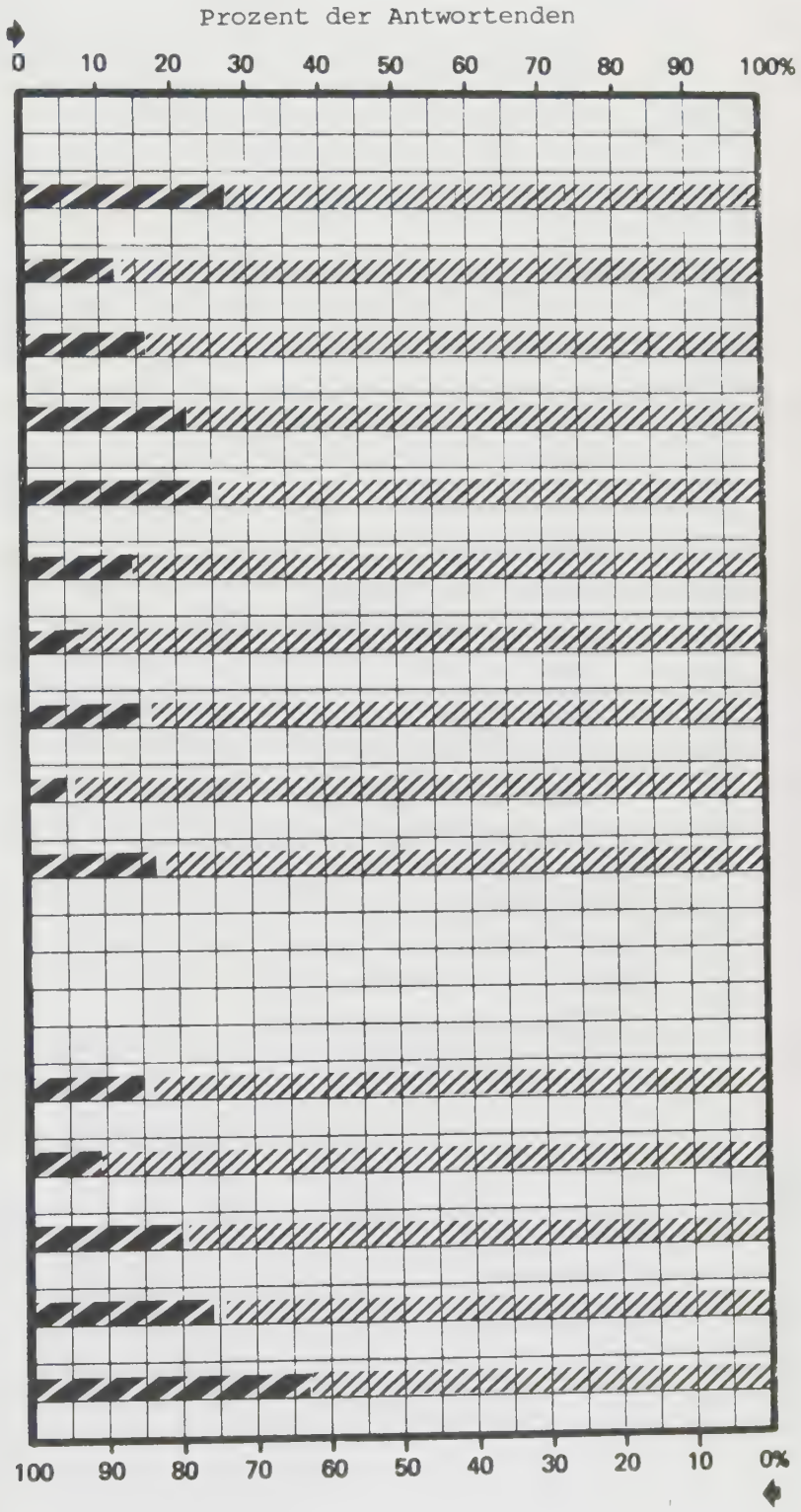
Branchenkategorie:	Kurzform:
Nahrungs- und Genussmittelindustrie	Nahrung
Textil- und Bekleidungsindustrie	Textil
Holz- und Möbelindustrie	Holz
Papierindustrie und graphisches Gewerbe	Papier
Chemische Industrie	Chemie
Metallindustrie	Metall
Maschinen-, Apparate- und Fahrzeugbau	Maschinen
Elektronik und Elektrotechnik	Elektronik
Uhrenindustrie und Bijouterie	Uhren
Internationale Handelsgesellschaften	Handel

5.2 UNTERNEHMUNGEN MIT BZW. OHNE EDV-ANLAGE ZUR ERLEDIGUNG VON TRANSPORT- BZW. SPEDITIONSAUFGABEN[1)]

Der Einsatz einer elektronischen Datenverarbeitungsanlage zur Erledigung von Transport- bzw. Speditionsaufgaben ersetzt in den betreffenden Fachabteilungen zum Teil ein beachtliches Mass an personellem Aufwand. Zur Veranschaulichung dieser Aussage dienen uns die Speditionsabteilungen zweier Grossfirmen der gleichen Branche mit sehr ähnlich strukturierten Verkehrsaufkommen. Diejenige mit einer EDV-Anlage benötigt zur Erledigung derselben Aufgabe wesent-

1) siehe: - Abb. 10, S. 147.
- Tabellenband S. 46 - 51.

Abbildung 10: "Steht Ihnen zur Erledigung Ihrer Transport- bzw. Speditionsaufgaben eine EDV-Anlage zur Verfügung?"



nach Branchen:

- Nahrung
- Textil
- Holz
- Papier
- Chemie
- Metall
- Maschinen
- Elektronik
- Uhren
- Handel

nach Unternehmungsgrösse:

- total
- bis 100 Beschäftigte
- 101 - 500 "
- 501 - 1'000 "
- über 1'000 "

Legende: ja

nein

lich weniger Arbeitskräfte als die andere ohne solche Einrichtung, weshalb die beiden Abteilungen in ihren Personalbeständen auch stark voneinander abweichen.

Wichtige Aspekte in diesem Zusammenhang sind ferner der Zeitaufwand sowie die Komplexität der zu lösenden Probleme. Gerade inbezug auf Beschaffung bzw. Absatz, wo dem Faktor Zeit meist vordringlicher Charakter zukommt, kann sich ein Computer besonders vorteilhaft auswirken, indem gegebenenfalls mehrere Varianten innert kürzester Zeit ausgearbeitet vorliegen. Zudem bietet sich die Möglichkeit, Probleme anzupacken, die ihrer Komplexität wegen auf konventionelle Art und Weise nur schwerlich und aus wirtschaftlichen Ueberlegungen gar nicht behandelt werden könnten.

Trotz all dieser Vorteile lässt sich eine solche Investition nur unter der Voraussetzung eines entsprechenden Bedarfes bzw. Verkehrsaufkommens rechtfertigen, dessen Umfang und Vielschichtigkeit durch verschiedene Faktoren wie Branche und Grösse einer Unternehmung, Bestimmungsorte der zu versendenden bzw. Herkunftsorte der zu empfangenden Ware usw. bestimmt werden.

Die erhobenen Daten belegen den relativ bescheidenen Anteil von Firmen, die zur Behandlung ihrer Transport- bzw. Speditionsaufgaben mit einer EDV-Anlage ausgerüstet sind. Von den Branchen her gesehen, sind Nahrung, Chemie und Papier überdurchschnittlich hoch dotiert. Demgegenüber bedienen sich zur Lösung dieser Probleme bei Uhren und Maschinen vergleichsweise wenig Unternehmungen des Computers. Es bestätigt sich zudem die erwähnte Abhängigkeit von der Unternehmungsgrösse, indem mit zunehmenden Beschäftigtenzahlen die Anteile derjenigen Firmen ansteigen, welche über solche Anlagen verfügen.

5.3 FIRMENEIGENE INTERNATIONALE TRANSPORT- BZW. SPEDITIONS-ABTEILUNGEN[1)]

Das Vorhandensein einer solchen Abteilung wird einerseits massgeblich durch die Struktur des Verkehrsaufkommens einer Unternehmung, d.h. deren Grösse und Branchenzugehörigkeit und andererseits durch deren innerbetriebliche Organisation bestimmt. Die Voraussetzungen liegen hier also ziemlich ähnlich wie im vorangehenden Kapitel bezüglich einer entsprechenden EDV-Anlage.

Analog dem Werkverkehr als die Erbringung von "... Transportleistungen im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen ..., deren Betätigungsfeld ein durchaus anderes als die blosse Raumüberwindung ist"[2)], wird bezüglich Einsatz solcher Abteilungen bzw. Erbringung firmeneigener Speditionsleistungen von Werkspedition gesprochen. Die mit diesen Aufgaben betrauten Angestellten sind vielfach erfahrene und versierte Fachleute aus der Speditionsbranche, die über ein entsprechendes Know How verfügen.

Der zahlenmässige Vergleich mit denjenigen Firmen, welche eine EDV-Anlage zur Erledigung von Transport- bzw. Speditionsaufgaben haben, zeigt, dass mehr als doppelt soviele eine internationale Transport- bzw. Speditionsabteilung aufweisen. Dabei ist zu beachten, dass es oft dieselben sind, welche über beides verfügen.

Die Abhängigkeit von der Unternehmungsgrösse tritt unter diesem Aspekt besonders deutlich zutage, indem mit zunehmender Grösse solche Fachabteilungen bestehen, währenddem

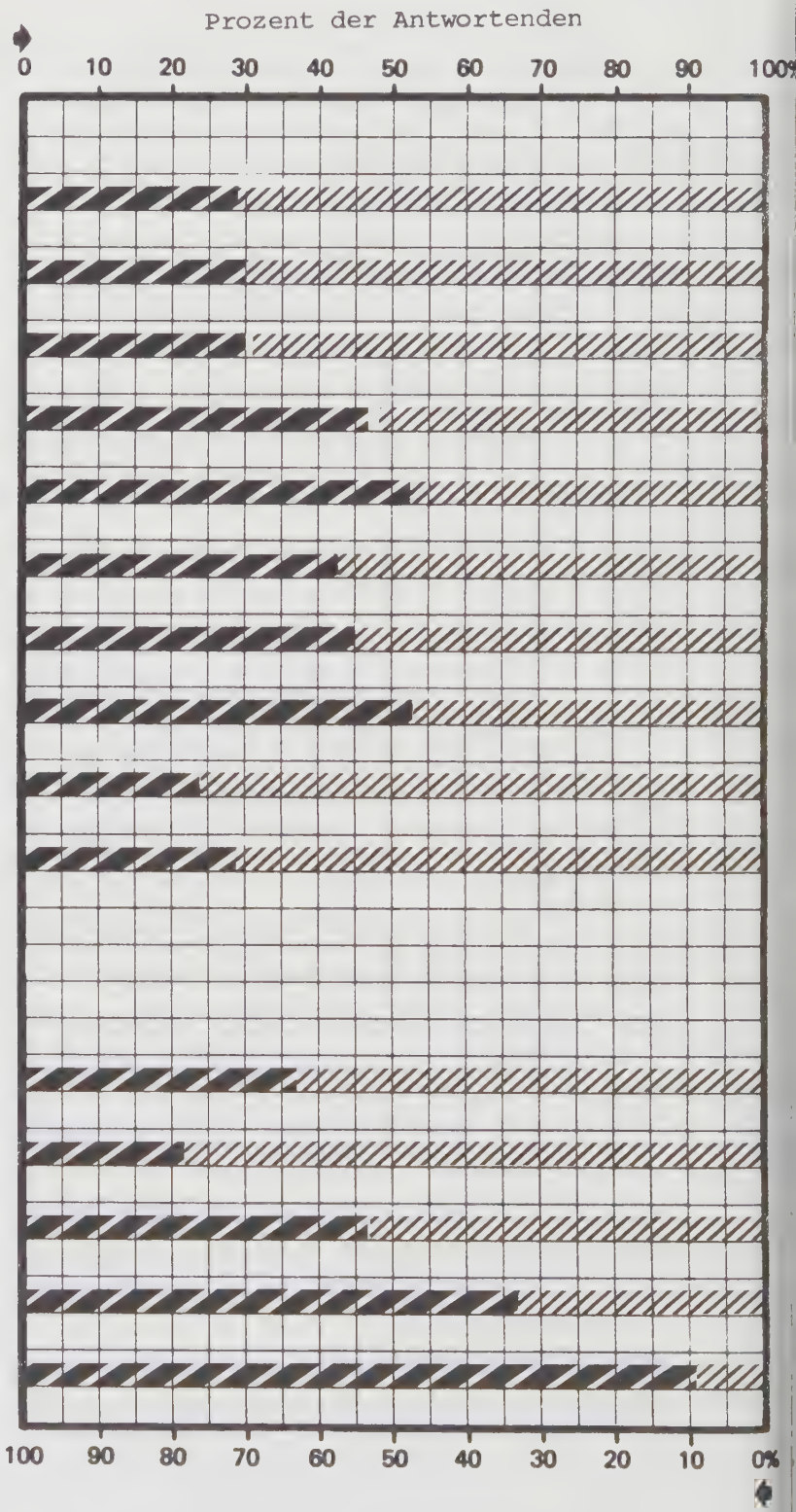
---

1) siehe: - Abb. 11, S. 150.
- Tabellenband S. 52 - 75.

Die in den Tabellen 32 - 32.4 (S. 65 - 69) unter den Positionen DS 5D1 ff. aufgeführten Grössen sind Durchschnittswerte gemäss Frage 5d, S. 64.

2) Illetschko, Leopold L.: Transport-Betriebswirtschaftslehre. 2., neu bearb. Aufl. Wien, New York 1966, S. 162.

Abbildung 11: "Haben Sie eine firmeneigene internationale Transport- bzw. Speditionsabteilung?"



nach Branchen:

- Nahrung
- Textil
- Holz
- Papier
- Chemie
- Metall
- Maschinen
- Elektronik
- Uhren
- Handel

nach Unternehmungsgrösse:

- total
- bis 100 Beschäftigte
- 101 - 500 "
- 501 - 1'000 "
- über 1'000 "

Legende: ja

nein

der Einfluss der Branchenzugehörigkeit in den Hintergrund tritt.

Gesamthaft überwiegt in diesen Ressorts der kaufmännisch administrative Bereich im Vergleich zu den übrigen Bereichen. Im Unterschied zum kaufmännischen Sektor - der einzig bei den grössten Firmen höhere Bestände aufweist - steigen die übrigen Bereiche jedoch mit wachsender Unternehmungsgrösse an, was vor allem auf firmeneigene LKW-Parks und den damit verbundenen personellen Bedürfnissen zurückzuführen ist.

Wenn auch die Hälfte dieser Transport- bzw. Speditionsabteilungen über eine Frachtpreis-Kontrollstelle verfügt, so existiert eine solche Einrichtung doch in erster Linie bei Grossfirmen.

Die meisten dieser Transport- bzw. Speditionsabteilungen befassen sich nicht ausschliesslich nur mit speditioneller Tätigkeit im Sinne rein dispositiven Wirkens, was schon durch den Umstand bedingt wird, dass viele unter ihnen auch Mitarbeiter in den übrigen (operativen) Bereichen beschäftigen. Nebst diversen Obliegenheiten sind es vor allem Aufgaben wie Fakturierung, Auftragsabwicklung, Verpackung, Verlad und Verzollung, die diese Mitarbeiter zusätzlich zu tätigen haben.

Bloss bei einer Minderheit von rund einem Viertel aller Firmen mit eigener internationaler Transport- bzw. Speditionsabteilung befassen sich noch weitere Abteilungen mit Transportaufgaben. Auf die Frage, um was für Ressorts es sich dabei handle, wurden nebst diversen hauptsächlich Einkauf und Verkauf genannt.

5.4 ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN VERLADER UND SPEDITEUR

5.4.1 ZUSAMMENARBEIT MIT EINEM EINZIGEN BZW. MIT MEHREREN INTERNATIONALEN SPEDITEUREN[1)]

In der Regel engagiert der Verlader zur Erledigung seiner Speditionsaufträge nicht immer ein und denselben Spediteur, sondern er richtet seine Auswahl nach verschiedenen, nachstehend noch näher zu betrachtenden Kriterien. Nur ein kleiner Teil der Verlader - hauptsächlich Kleinfirmen mit eher bescheidenen Verkehrsvolumina - hat einen einzigen sogenannten Hausspediteur, dem sämtliche an Spediteure zu vergebende Aufträge zugewiesen werden.

Zur Frage, mit wievielen Spediteuren denn ein Schweizer Verlader Geschäftsbeziehungen unterhält, zeigt sich, dass es bei fast der Hälfte aller Firmen deren drei bis fünf sind, während die restlichen grösstenteils in Kategorien mit sechs und mehr liegen.

Der Hauptgrund, weshalb überhaupt mit mehreren Spediteuren zusammengearbeitet wird, ist in erster Linie darin zu sehen, dass möglichst der den jeweiligen Anforderungen inbezug auf Verkehrsträger, Produkte, Herkunfts- bzw. Bestimmungsort usw. am besten geeignete Spezialist zum Einsatz gelangen soll. Zwei weitere wichtige Aspekte unter diesem Gesichtspunkt sind ferner die Tatsachen, dass die zu berücksichtigenden Spediteure oft von den Kunden vorgeschrieben werden sowie die Schaffung und Erhaltung der Möglichkeit zur allfälligen Einholung von Konkurrenzofferten zu Vergleichszwecken.

---

1) siehe: - Abb. 12, S. 153.
- Abb. 13, S. 154.
- Tabellenband S. 76 - 87.

Abbildung 12: "Arbeiten Sie mit einem einzigen Hausspediteur zusammen?"

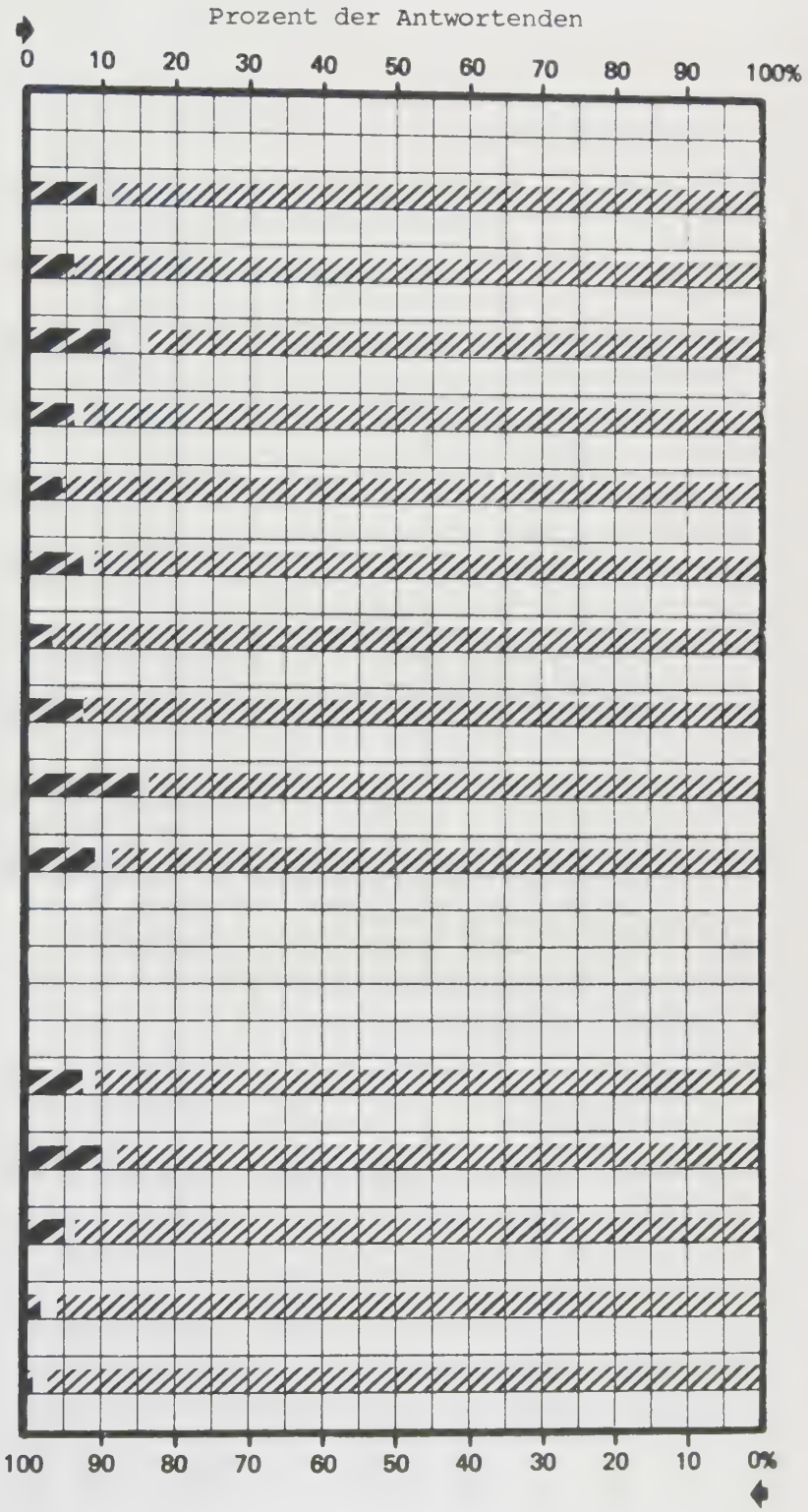
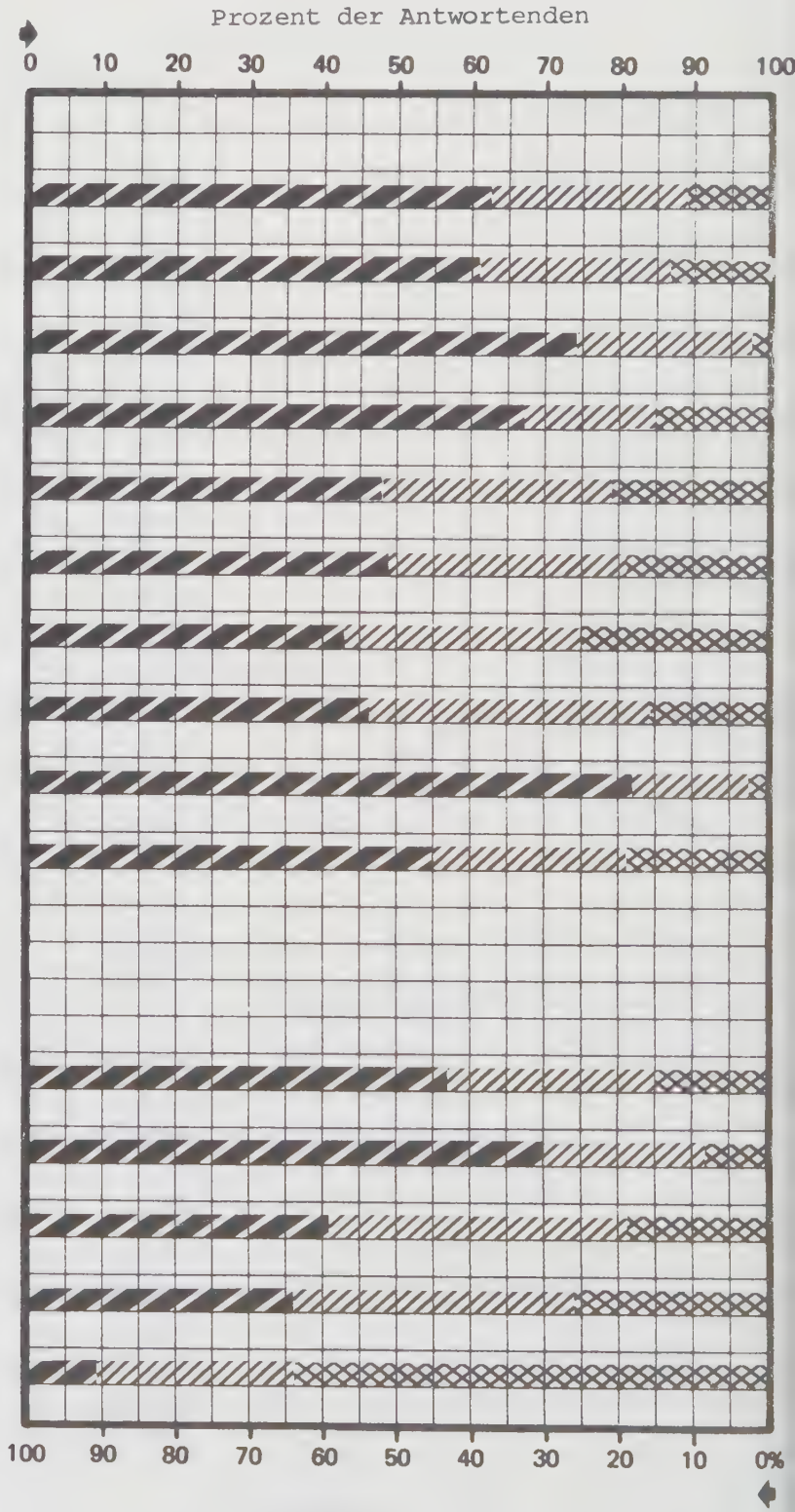


Abbildung 13: "Sie arbeiten nicht bloss mit einem einzigen Hausspediteur zusammen; mit wievielen internationalen Spediteuren arbeiten Sie?"



nach Branchen:

- Nahrung
- Textil
- Holz
- Papier
- Chemie
- Metall
- Maschinen
- Elektronik
- Uhren
- Handel

nach Unternehmungsgrösse:

- total
- bis 100 Beschäftigte
- 101 - 500 "
- 501 - 1'000 "
- über 1'000 "

Legende:

- 2 - 5 Spediteure
- 6 - 10 "
- über 10 "

5.4.2 ART DER EINGESETZTEN SPEDITEURE[1)]

Fast sämtliche der befragten Verlader nehmen in irgend einer Form Dienstleistungen von Schweizer Spediteuren in Anspruch. Bei gut der Hälfte sind es sogar ausschliesslich Schweizer Spediteure, welche zur Erledigung spditioneller Aufträge herangezogen werden, während bei den übrigen auch etwa ausländische zum Zuge kommen. Die im vorangehenden Kapitel zitierten Argumente für die Zusammenarbeit mit mehreren Spediteuren spielen gleichermassen auch für die Ausdehnung der Beziehungen auf ausländische Spediteure eine Rolle.

5.4.3 GRÜNDE FÜR DEN EINSATZ DES SPEDITEURS[2)]

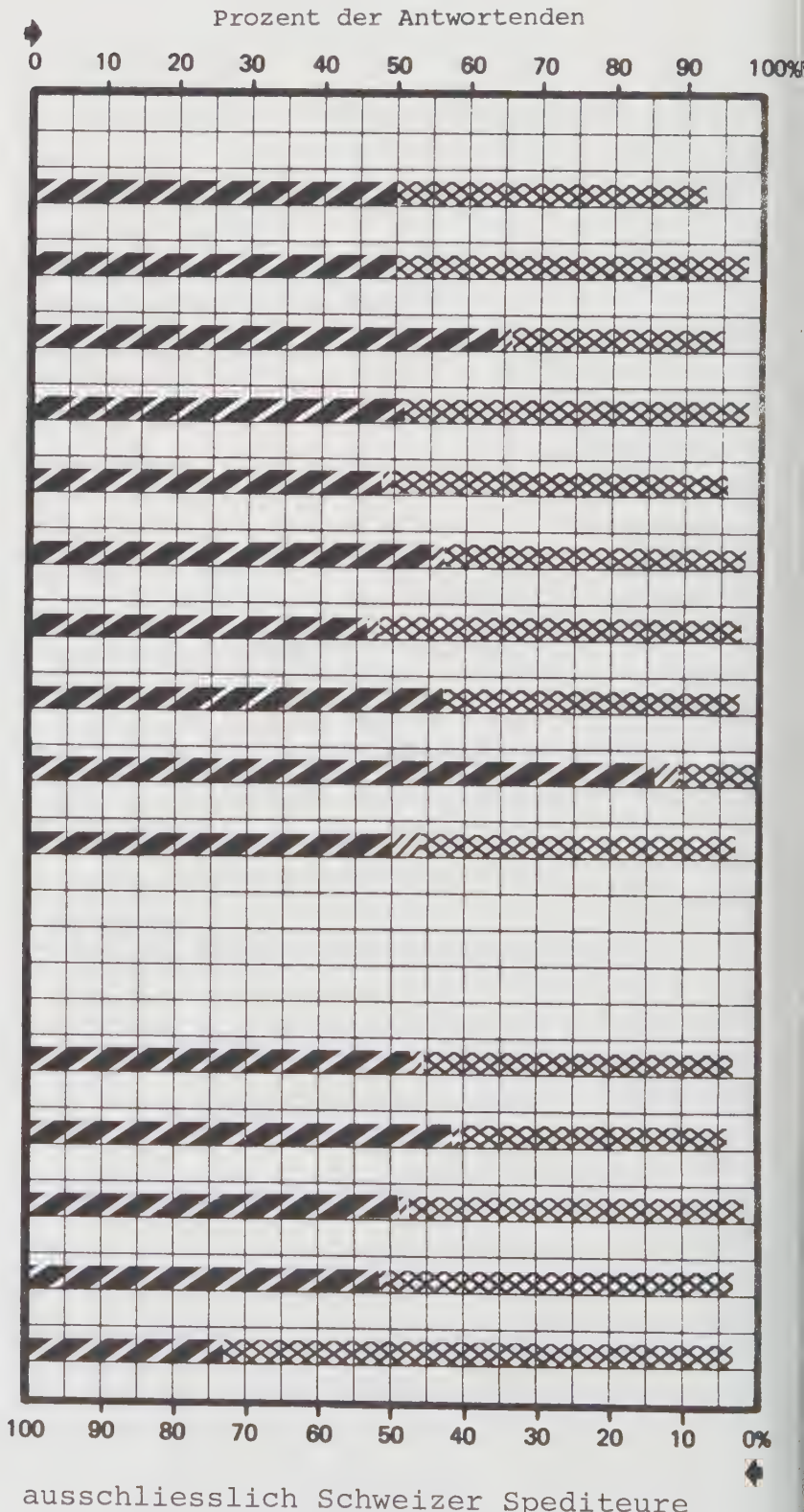
Vielfach wird etwa die Frage gestellt, weshalb eigentlich der Verlader zur Verschiebung von Gütern ausser des Frachtführers überhaupt noch des Spediteurs bedürfe. Anhand der eingegangenen Antworten zur Begründung des Spediteureinsatzes lässt sich erkennen, dass einerseits vor allem wirtschaftliche Ueberlegungen letzteren rechtfertigen und andererseits Aspekte der Durchführbarkeit gewisser Güterverschiebungen ihn richtiggehend erfordern. Nebst der rein ökonomischen Seite sind nämlich die meist mehrteiligen internationalen Transporte zu berücksichtigen, welche unter anderem einen Gesamtorganisator und -koordinator verlangen. Dank seines Know How und seiner weltweiten Beziehungen ist der Spediteur nicht selten imstande, Verschiebungen durch Gebiete zu veranlassen, in denen reguläre Verkehrsverbindungen aus den verschiedensten Gründen unterbrochen sind oder gar nicht bestehen. So kommt es nicht von ungefähr, wenn knapp die Hälfte

---

1) siehe: - Abb. 14, S. 156.
- Tabellenband S. 88 - 93.

2) siehe Tabellenband S. 94 - 99.

Abbildung 14: "Mit was für Spediteuren arbeiten Sie zusammen?"



nach Branchen:

- Nahrung
- Textil
- Holz
- Papier
- Chemie
- Metall
- Maschinen
- Elektronik
- Uhren
- Handel

nach Unternehmungsgrösse:

- total
- bis 100 Beschäftigte
- 101 - 500 "
- 501 - 1'000 "
- über 1'000 "

Legende:

- ausschliesslich Schweizer Spediteure (mit Sitz oder Vertretung in der Schweiz)
- ausschliesslich Hafen- bzw. ausländische Spediteure
- Schweizer Spediteure und Hafen- bzw. ausländische Spediteure

aller Verlader betont, sie sei wegen der durch die mehrteiligen Transportabläufe im internationalen Verkehr sich ergebenden Probleme auf den Spediteur angewiesen.

5.5 BETRACHTUNG DER GÜTERVERKEHRSAUFKOMMEN 1978 NACH VERSCHIEDENEN GESICHTSPUNKTEN[1)]

5.5.1 AUFTEILUNG DER TRANSPORTVOLUMINA NACH INLAND- UND GRENZÜBERSCHREITENDEM VERKEHR MIT BZW. OHNE EINSATZ DES SPEDITEURS

Insgesamt 983 Firmen haben bezüglich ihrem Transportaufkommen und dessen Strukturierung Auskunft gegeben. In einem ersten Schritt geht es nun darum, die Gesamtvolumina dieser Unternehmungen nach Inland- und grenzüberschreitendem Verkehr aufzuteilen.[2)] Dies vor allem deshalb, weil der Binnenverkehr in der Schweiz für den Spediteur im Sinne seiner dispositiven Tätigkeit von untergeordneter Bedeutung ist. Bloss eine kleine Minderheit der Antwortenden weist ausschliesslich Inland- bzw. grenzüberschreitenden Verkehr auf, wogegen die meisten sowohl als auch zu verzeichnen haben. Gesamthaft überwiegt der Inlandverkehr

---

1) Ursprüngliche Idee war die Präsentation absoluter Transportvolumina. Nachdem aber im Rahmen der persönlichen Befragung (Kapitel 5.1.1) von Verladerseite immer wieder nachdrücklich unterstrichen wurde, die Erhebung von Tonnenwerten hätte kaum grosse Aussicht auf Beantwortung, musste Frage 10 auf die Erfassung relativer Grössen (%) reduziert werden.
Bezüglich zahlenmässiger Auswertung von Frage 10 ist zu beachten, dass allfällige Ueberschreitungen des Gesamtwertes einer Kolonne (100 %) auf Nichtbeantwortung der vorangehenden Filterfrage beruhen.

2) siehe Tabellenband S. 100 - 105.
In den Tabellen 38 - 38.4 bedeuten:
F10A1=1/F10A2=0: Inlandverkehr = 100 %
F10A1=0/F10A2=1: grenzüberschreitender Verkehr = 100 %
F10A1=1/F10A2=1: sowohl Inland- als auch grenzüberschreitenden Verkehr
DS10A1: durchschnittlicher Anteil Inlandverkehr
DS10A2: durchschnittlicher Anteil grenzüberschreitenden Verkehr

leicht im Vergleich zum grenzüberschreitenden Verkehr. Unter branchenmässiger Betrachtung dominiert der Inlandverkehr insbesondere bei Holz, Nahrung und Metall, während von der Unternehmungsgrösse her dies vor allem auf kleinere und mittlere Firmen zutrifft.

Bezüglich Spediteureinsatz im Inlandverkehr zeigt sich, dass mehr als die Hälfte der Verlader in diesem Sektor von den Spediteurdiensten gar keinen Gebrauch macht.[1] Bei denjenigen, welche den Spediteur einschalten, beträgt das entsprechende Volumen knapp einen Drittel ihres gesamten Inlandverkehrsaufkommens. So oder so dürfte es sich bei Spediteureinsätzen im Inlandverkehr weniger um dispositive als vielmehr um operative Leistungen wie Frachtführerfunktion, Verlad usw. handeln.

Die Aussage, wonach dem Spediteur im reinen Binnenverkehr vor allem die Rolle des Frachtführers zukommen dürfte, wird durch die Aufsplitterung der entsprechenden Verkehrsaufkommen nach Schiene und Strasse unterstrichen. Diejenigen Verlader, welche für Güterverschiebungen im Inland überhaupt Spediteurdienste beanspruchen, bestätigen nämlich, dass diese zur Hauptsache auf der Strasse, d.h. mittels LKW erledigt werden.[2]

---

1) siehe Tabellenband S. 106 - 111.
In den Tabellen 39 - 39.4 bedeuten:
F10B1=1/F10B2=0: Inlandverkehr mit Spediteur = 100 %
F10B1=0/F10B2=1: Inlandverkehr ohne Spediteur = 100 %
F10B1=1/F10B2=1: sowohl Inlandverkehr mit als auch Inlandverkehr ohne Spediteur
DS10B1: durchschnittlicher Anteil Inlandverkehr mit Spediteur
DS10B2: durchschnittlicher Anteil Inlandverkehr ohne Spediteur

2) siehe Tabellenband S. 112 - 117.
In den Tabellen 40 - 40.4 bedeuten:
F10C1=1/F10C2=0: Inlandverkehr Schiene mit Spediteur = 100 %
F10C1=0/F10C2=1: Inlandverkehr Strasse mit Spediteur = 100 %
F10C1=1/F10C2=1: sowohl Inlandverkehr Schiene als auch Inlandverkehr Strasse mit Spediteur
DS10C1: durchschnittlicher Anteil Inlandverkehr Schiene mit Spediteur
DS10C2: durchschnittlicher Anteil Inlandverkehr Strasse mit Spediteur

Die im Rahmen dieser Arbeit mehrmals vertretene und begründete Ansicht, der internationale Verkehr stelle heute das klassische Haupttätigkeitsgebiet des Spediteurs dar, wird durch die Ergebnisse unserer Umfrage klar untermauert. Annähernd die Hälfte derjenigen Verlader, welche grenzüberschreitenden Verkehr aufweisen, bedienen sich zu dessen Erledigung sogar ausschliesslich der Spediteurvermittlung.[1)] Die knappe andere Hälfte der Verladerschaft schaltet den Spediteur, wenn auch nicht für sämtliche, so doch für mehr als zwei Drittel ihrer internationalen Güterverschiebungen ein, und bloss eine verschwindend kleine Minderheit von Kleinfirmen verzichtet voll und ganz auf seine Dienste. Bezüglich Kleinfirmen lässt sich aber andererseits erkennen, dass gerade bei ihnen der Anteil derjenigen, welche im grenzüberschreitenden Verkehrsgeschäft ausschliesslich den Spediteur beanspruchen, am grössten ausfällt, was vielfach auf fehlende Erfahrung im internationalen Transportgeschehen zurückzuführen ist.

---

1) siehe Tabellenband S. 118 - 123.
In den Tabellen 41 - 41.4 bedeuten:
F10D1=1/F10D2=0: grenzüberschreitender Verkehr mit Spediteur = 100 %
F10D1=0/F10D2=1: grenzüberschreitender Verkehr ohne Spediteur = 100 %
F10D1=1/F10D2=1: sowohl grenzüberschreitenden Verkehr mit als auch grenzüberschreitenden Verkehr ohne Spediteur
DS10D1: durchschnittlicher Anteil grenzüberschreitenden Verkehr mit Spediteur
DS10D2: durchschnittlicher Anteil grenzüberschreitenden Verkehr ohne Spediteur

5.5.2 GRENZÜBERSCHREITENDER VERKEHR UNTER EINSCHALTUNG DES SPEDITEURS NACH VERKEHRSTRÄGERN UND HERKUNFT BZW. BESTIMMUNG[1)]

Nachdem im vorangehenden Kapitel unter anderem erarbeitet wurde, in welchem Ausmasse der Spediteur für internationale Transaktionen zum Einsatz gelangt, sollen hier nun als nächstes die Fragen nach dem Wie (Verkehrsträger) und Wo (Herkunft bzw. Bestimmung) dieser Güterverschiebungen eingehend betrachtet werden. Dazu dienen uns zum einen die "Anzahl Fälle", die Auskunft darüber geben, wieviele Firmen Verkehr gemäss der auf Seite 124 des Tabellenbandes aufgeführten Relationen zu verzeichnen haben und zum andern die dazugehörigen "Durchschnittswerte", welche die anteilsmässigen Gewichtungen wiedergeben.

Hinsichtlich Herkunft bzw. Bestimmung der Verkehrsströme zeichnet sich von der Anzahl Firmen ("Fällen") her ein klares Ueberwiegen der europäischen Im- und Exporte ab, die sich interessanterweise praktisch die Waage halten. In beiden Richtungen sind es nicht weniger als gut vier Fünftel aller Verlader mit internationalem Verkehr unter Spediteureinsatz. Die aussereuropäischen Güterbewegungen fallen diesbezüglich schwächer aus, indem die Einfuhr etwas unter und die Ausfuhr leicht über der Hälfte der antwortenden Verlader liegen. Branchenmässige Abweichungen nach oben zeitigen im Exportsektor sowohl für den europäischen als auch den aussereuropäischen Raum exportorientierte Zweige wie Uhren, Maschinen, Metall und Chemie.

---

1) siehe Tabellenband S. 124 - 139.
F10D1 der Tabellen 42 - 42.4 umfasst die Firmen mit grenzüberschreitendem Verkehr unter Einschaltung des Spediteurs analog Tabellen 41 - 41.4.
Die in Tabellen 42 - 44.4 verwendeten Abkürzungen F10E1 ff. entsprechen den so bezeichneten Positionen der Matrix auf Seite 124.
Die Tabellen 42 - 43.4 repräsentieren die Zahl der Firmen (Anzahl Fälle), die für den betreffenden Verkehr Spediteure einschalten, wogegen in den Tabellen 44 - 44.4 die durchschnittlichen Anteile nach Verkehrsträgern und Herkunft bzw. Bestimmung figurieren.

Demgegenüber erweist sich der Handel mit unterdurchschnittlichen Werten auf der Exportseite und einer vergleichsweise hohen Zahl an Importfällen eher als importorientiert. Massiv unterschritten werden die aussereuropäischen Ein- und Ausfuhrzahlen von den Branchen Holz und Papier, deren grenzüberschreitender Verkehr sich mehr auf Europa konzentriert. Beim Papier handelt es sich indessen mehrheitlich um Exporte, denn auf der europäischen Importseite ist diese Branche ähnlich wie auch die Uhren unterdotiert. Schwache Zahlen resultieren schlussendlich bei den Metall-Einfuhren bzw. Textil-Ausfuhren des aussereuropäischen Raumes, währenddem Elektronik hier im Im- und Export deutlich über dem Mittel liegt.

Die Korrelation nach Beschäftigten ergibt überdurchschnittlich hohe Anteile beider Importsektoren ausschliesslich für Firmen mit über 1'000 Mitarbeitern. Im Export nach Europa wie auch nach aussereuropäischen Destinationen hingegen wachsen diese Werte sukzessive mit zunehmender Unternehmungsgrösse.

Wie aus der Matrix auf Seite 124 des Tabellenbandes hervorgeht, wurden jedoch nicht bloss die "Anzahl Fälle" pro Relation, sondern auch deren prozentuale Anteile erhoben. Diese relativen Werte wurden für jedes Feld einzeln zusammengezählt und anschliessend durch die "Anzahl Fälle" des betreffenden Feldes dividiert. Die so erzielten Resultate pro Position geben Auskunft über ihre durchschnittliche Grösse bei den sie verzeichnenden Firmen.[1)]

---

1) Die Additionen dieser "Durchschnittswerte" nach Richtungen und Verkehrsträgern überschreiten zwangsläufig die beim einzelnen Antwortgeber gemäss vorerwähnter Matrix vorausgesetzten 100 %, da jedes Feld für sich isoliert berechnet wurde. Zur Erzielung von 100 % müsste die Summe jedes einzelnen Feldes nicht durch seine "Anzahl Fälle" dividiert werden, sondern durch diejenigen der betreffenden Richtung (Zeile oder Kolonne). Diese liessen aber "Durchschnittswerte" von Feldern mit relativ wenigen "Fällen" gegen Null streben, was einem Informationsverlust gleichkäme.

Bei den "Durchschnittswerten"[1] präsentiert sich eine ähnliche Situation wie bei den "Anzahl Fällen", indem gesamthaft die europäischen Im- und Exporte - die sich ebenfalls hier in etwa die Waage halten - diejenigen des aussereuropäischen Raumes sichtlich übertreffen. Bezüglich Europa zeigt sich von den einzelnen Branchen her ein Ueberwiegen der Importe bei Handel und Holz, während Uhren, Maschinen und Metall diesbezüglich schwach erscheinen. Bei den europäischen Exporten nimmt wiederum Papier eine starke Position ein, Uhren und Handel hingegen figurieren unter dem Durchschnitt. Die Uhren sind jedoch an der Spitze bei den Ausfuhren nach aussereuropäischen Destinationen; Chemie und Metall verzeichnen demgegenüber bloss kleine Einfuhrquoten aus diesem Raum. Holz und Papier sind hier in beiden Richtungen hinter den übrigen Branchen, wogegen für Nahrung gerade das Umgekehrte gilt. Bedeutsame Abweichungen von den Beschäftigtenzahlen her lassen sich einzig im Import aus Europa feststellen, der mit zunehmender Unternehmungsgrösse erheblich an Gewicht verliert.

Ein weiterer Aspekt ist die Aufspaltung der vorangehend analysierten Verkehrsströme nach den dazu benutzten Verkehrsträgern. Bei den Güterverschiebungen innerhalb Europas - mit Strasse und Schiene im Mittelpunkt - steht die Strasse sowohl von den "Anzahl Fällen" als auch von den "Durchschnittswerten" her vor der Schiene an der Spitze, gefolgt von der Luft und den Binnengewässern. Diese Reihenfolge gilt für sämtliche Branchen mit Ausnahme der Uhren, wo die Schiene in der Ein- und Ausfuhr die grössten Anteile verbucht und der Nahrung, wo für europäische Importe auf die Binnengewässer ein leicht grösserer Anteil entfällt als auf die Luft.[2]

---

1) siehe Tabellenband S. 135 - 139.

2) Bezüglich branchenmässiger Abweichungen von den Totalwerten bei den "Anzahl Fällen" schlagen sich die Resultate der bereits kommentierten Verkehrsströme (als Gesamtgrössen) entsprechend nieder.

Die Nummer Eins im aussereuropäischen Raum ist nach wie vor die Hochsee vor der Luft. Das Verhältnis dieser beiden Verkehrsträger lässt sich in etwa mit demjenigen von Strasse und Schiene für Europa vergleichen. Immerhin gibt es einige Branchen, bei denen diese Reihenfolge gerade umgekehrt lautet. Es sind dies die Importe bei Textil[1], die Exporte bei Maschinen[2] und sowohl als auch bei Uhren und Elektronik.

Unter dem Gesichtspunkt der Beschäftigtenkategorien sind inbezug auf "Anzahl Fälle" die europäischen und aussereuropäischen Importwerte für Schiene und Strasse vor allem bei den Firmen mit über 1'000 Mitarbeitern merklich über dem Schnitt[3], währenddem die entsprechenden Exportwerte mit zunehmender Unternehmungsgrösse sukzessive ansteigen. Bedeutsame Abweichungen der "Durchschnittswerte" andererseits im Sinne abnehmender Tendenzen bei gleichzeitig zunehmender Unternehmungsgrösse verzeichnen lediglich die Strasse bei den Importen aus Europa sowie die Luft bei den Im- und Exporten von und nach aussereuropäischen Destinationen.

Bei den Vor- bzw. Nachlaufverkehrsträgern im Zusammenhang mit dem Ueberseeverkehr (Hochsee) liegt die Strasse von der "Anzahl Fälle" her leicht vor der Schiene und ganz deutlich vor den Binnengewässern, denen bloss bescheidene Anteile zukommen. Ebenfalls in den "Durchschnittswerten" schneidet die Strasse etwas besser ab als die Schiene, wo-

---

1) Den höchsten Textil-"Durchschnittswert" auf Seite 135 des Tabellenbandes verzeichnen für diese Relation eigentlich die Binnengewässer (Pos. 10E17) mit 90 %. Dieser Wert resultiert jedoch bloss aus einem einzigen "Fall" (gemäss Tabellenband S. 125, Pos. F10E17).

2) Gilt nur für die "Anzahl Fälle". Hingegen bei den "Durchschnittswerten" ist der Hochsee-Anteil grösser als derjenige der Luft (Tabellenband S. 135, Pos. 10E11 und 10E13).

3) Für Importe aus Europa bei Firmen mit über 1'000 Beschäftigten fällt ferner auf, dass gesamthaft die Schiene sogar einen Verlader mehr aufweist als die Strasse.

bei die Binnengewässer in den Importen fast mit letzterer gleichziehen, in den Exporten hingegen sichtlich kleinere Werte aufweisen.

5.5.3 AUFTEILUNG DES NICHT DURCH SPEDITEUR VERMITTELTEN TRANSPORTVOLUMENS[1)]

Die Begründungen für die Nichtbeanspruchung des Spediteurs sind recht vielschichtig und weitreichend. Unter dem Aspekt der "Anzahl Fälle" sind im Inlandverkehr nebst der Tatsache, dass die Spediteurfunktion im eigentlichen Sinne hier nur flankierend zum Tragen kommen kann, hauptsächlich firmeneigene LKW-Parks (Werkverkehr), Direktabkommen mit der Bahn bzw. mit LKW-Unternehmungen sowie Postverkehr, die den Spediteureinsatz hinfällig werden lassen. Beim grenzüberschreitenden Verkehr hingegen sind die entsprechenden Zahlen von Firmen, welche Argumente für die Abwicklung von Transporten ohne Spediteurvermittlung aufführen, wesentlich geringer.

Die Gesamtbetrachtung der "Durchschnittswerte" lässt kaum mehr als die Feststellung zu, dass den meisten der einzelnen Positionen wohl recht hohe Anteile zukommen, die aber in Abhängigkeit der dazugehörigen "Anzahl Fälle" zu interpretieren sind.

5.5.4 SPEDITEUREINSATZ NACH FIRMEN MIT UND FIRMEN OHNE INTERNATIONALE TRANSPORT- BZW. SPEDITIONSABTEILUNG

Die im Kapitel 5.5 zu betrachtenden Güterverkehrsaufkommen werden schlussendlich noch unter der Optik von Firmen mit und solchen ohne eigene internationale Transport-

---

1) siehe Tabellenband S. 140 - 150.

bzw. Speditionsabteilung analysiert unter Bildung der dazu erforderlichen Teilgesamtheiten. Die so ermöglichten weiteren Korrelationen ergeben grundsätzlich keine signifikanten Unterschiede zwischen den Verladern mit und denjenigen ohne eigenen Transport- bzw. Speditionsdienst. Eine Ausnahme bildet der hier ganz besonders interessierende grenzüberschreitende Verkehr unter Spediteureinsatz, wo Unternehmungen mit einer solchen Fachabteilung bezüglich "Anzahl Fälle" der Tendenz nach sogar höhere relative Werte aufweisen als diejenigen ohne, was sich damit erklären lässt, dass vorwiegend grössere Firmen - gemäss Kapitel 5.3 - über solche Einrichtungen verfügen, deren internationale wirtschaftliche Aktivitäten naheliegenderweise umfangreicher sind als diejenigen der kleineren. Die "Durchschnittswerte" hingegen liegen durchwegs leicht unter denen der Verlader ohne eigene Transport- bzw. Speditionsabteilung.

Diese Resultate können dahingehend interpretiert werden, dass in den erwähnten Abteilungen wohl im Verkehrssektor ausgebildetes und auf Gütertransportfragen - von der Planung bis hin zur Abwicklung und Ueberwachung von Gütertransaktionen - spezialisiertes Personal tätig ist, was jedoch den Spediteureinsatz keineswegs hinfällig zu machen braucht. Das spezifisch auf Transportvermittlung und der damit verbundenen Probleme ausgerichtete internationale Speditionsgewerbe verfügt nämlich in der Regel über ein fachliches Know How samt der dazugehörigen Infrastruktur körperlicher und vor allem geistiger Art, die auch der zur Diskussion stehenden Kategorie von Verladern den Spediteureinsatz - als Alternative zu einer vollumfänglichen d.h. hundertprozentigen Werkspedition - in vielen Fällen als vorteilhaft erscheinen lassen.

Bei den Positionen für den Nicht-Einsatz des Spediteurs weichen die Firmen mit eigener internationaler Transport- bzw. Speditionsabteilung tendenziell von den übrigen wohl in den "Anzahl Fällen" prozentual leicht gegen oben ab - eben als Folge der unternehmungseigenen Fachabteilungen -, hingegen sind ihre "Durchschnittswerte" sogar leicht schwächer als die der anderen.

5.6 DER SPEDITEUR NACH WUNSCH UND IN WIRKLICHKEIT AUS VERLADERSICHT[1)]

Ein zentraler Punkt im Zusammenhang mit der Nachfrageanalyse ist die Frage, aufgrund welcher objektiver Kriterien der Verlader die von ihm eingesetzten Spediteure eigentlich auswählt. Die wesentlichsten möglicher - aus wirtschaftlicher Sicht naheliegender - Bestimmungsgründe sind auf den Seiten 151 und 167 des Tabellenbandes aufgeführt.

Es geht hier folglich darum, in Erfahrung zu bringen, welchen Stellenwert die Verladerschaft den Spediteur- bzw. den durch ihn vermittelten Transportleistungen inbezug auf die vorerwähnten Kriterien beimisst. Dem sich so ergebenden Bild des "Spediteurs nach Wunsch" wird andererseits dasjenige des "Spediteurs in Wirklichkeit" gegenübergestellt, wo die Verlader seine Dienstleistungen anhand derselben acht Faktoren jedoch aufgrund ihrer Erfahrungen aus der Zusammenarbeit mit Spediteuren einstufen.

---

1) siehe: - Abb. 15, S. 168.
- Tabellenband S. 151 - 182.

Wie Abbildung 15 auf Seite 168[1] zeigt, weichen in der Gesamtbetrachtung "Wunsch" und "Wirklichkeit" gar nicht allzustark voneinander ab. Im weiteren fällt auf, dass grob gesehen sämtliche der aufgeführten Punkte in den Bereichen "sehr wichtig/sehr gut" und "wichtig/gut" figurieren. Von ihrer Wichtigkeit her stehen für den Verlader die Kriterien Preiswürdigkeit, Zuverlässigkeit (inbezug auf Auftragsabwicklung) und Pünktlichkeit (inbezug auf Transportablauf) im Vordergund. Gerade unter diesen drei Aspekten hinkt die Realität jedoch hinten nach, indem die effektive Situation weniger gut als eigentlich postuliert beurteilt wird. Immerhin bleibt zu bedenken, dass gerade hinsichtlich Preiswürdigkeit Wunschvorstellungen auf Kundenseite und tatsächliche Verhältnisse wohl nicht bloss im Speditionssektor meist mehr oder weniger stark divergieren. Im weiteren kommt hinzu, dass die Nachfrager nach Spediteurleistungen auf die konkrete Frage hin, ob die von Schweizer Spediteuren verlangten Preise im Verhältnis zur angebotenen Leistung in ihren Augen als angemessen oder allenfalls als übersetzt erscheinen, den schweizerischen Transportvermittlern ein recht gutes Zeugnis ausstellen.[2] Nicht weniger als drei Fünftel aller Verlader vertreten die Auffassung, die verlangten Preise seien im Vergleich zur angebotenen Leistung als angemessen zu bezeichnen. Die übrigen sind vor allem der Meinung, ausnahmsweise seien die Preise wohl etwas übersetzt, und nur wenige beurteilen sie pauschal als übersetzt.

Bei den restlichen Faktoren lautet lediglich für Schnellig-

---

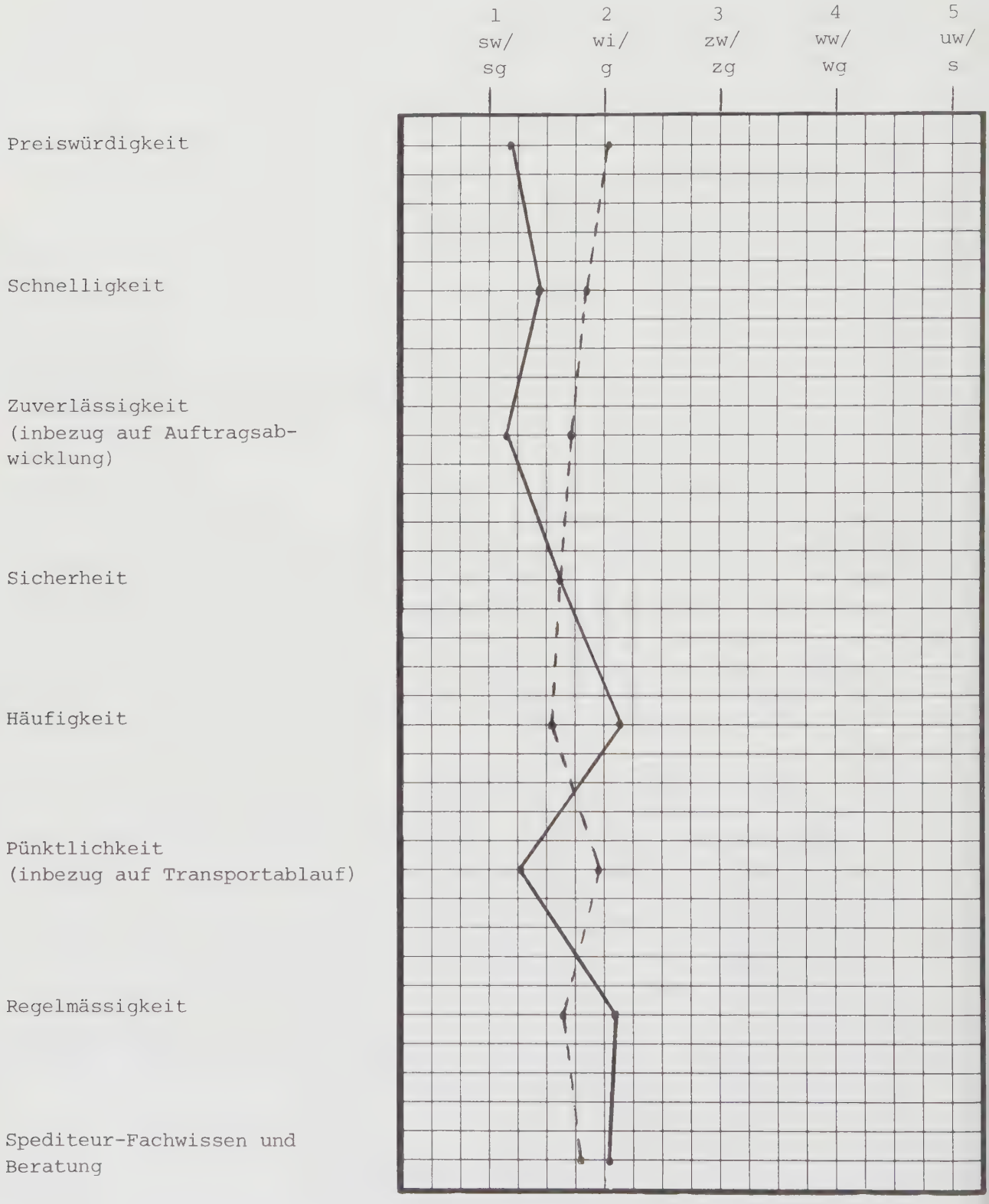
1) In Anlehnung an die Verfahren zum "semantischen Differential von Osgood". vgl. Hüttner, Manfred: Grundzüge der Marktforschung. Wiesbaden 1972, S. 63 - 66.

Berekoven, Ludwig; Eckert, Werner; Ellenrieder, Peter: Marktforschung. Methodische Grundlagen und praktische Anwendung. Wiesbaden 1977, S. 139 - 141.

2) siehe: - Abb. 16, S. 169.
- Tabellenband S. 200 - 205.

Abbildung 15: "Wie wichtig sind für Sie die Spediteur- bzw. durch ihn vermittelten Transportleistungen inbezug auf folgende Kriterien?"

"Wie sehen die Spediteur- bzw. durch ihn vermittelten Transportleistungen effektiv aus?"



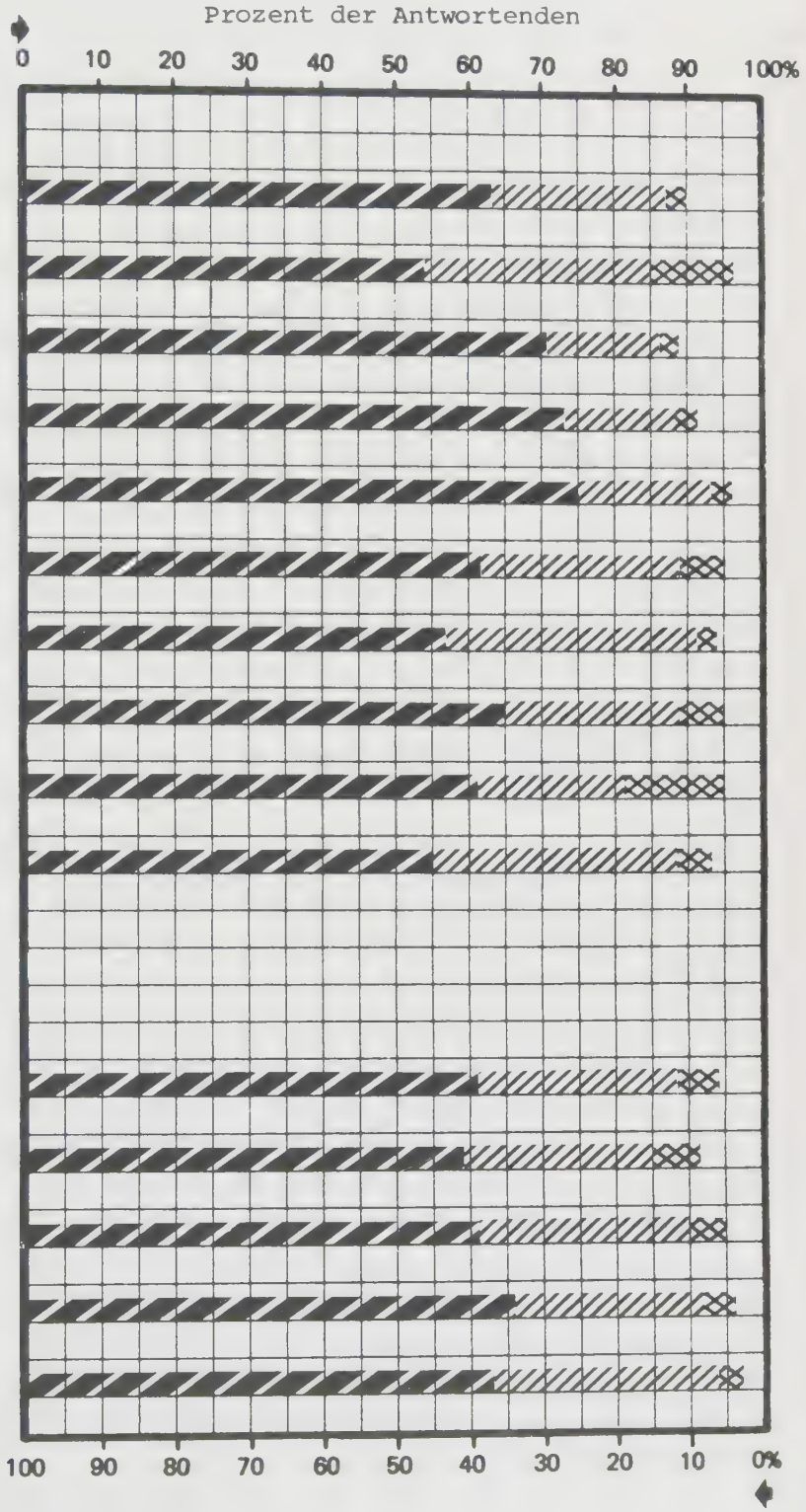
Legende:

——— Der Spediteur nach Wunsch

– – – – Der Spediteur in Wirklichkeit

sw/sg = sehr wichtig/sehr gut
wi/g = wichtig/gut
zw/zg = ziemlich wichtig/ziemlich gut
ww/wg = weniger wichtig/weniger gut
uw/s = unwichtig/schlecht

Abbildung 16: "Finden Sie die von Schweizer Spediteuren verlangten Preise im Verhältnis zur angebotenen Leistung angemessen, ausnahmsweise übersetzt, übersetzt?"



nach Branchen:

- Nahrung
- Textil
- Holz
- Papier
- Chemie
- Metall
- Maschinen
- Elektronik
- Uhren
- Handel

nach Unternehmungsgrösse:

- total
- bis 100 Beschäftigte
- 101 - 500 "
- 501 - 1'000 "
- über 1'000 "

Legende:

- angemessen
- ausnahmsweise übersetzt
- übersetzt

keit der Saldo ebenfalls zuungunsten der Spediteure, während für Häufigkeit, Regelmässigkeit sowie Spediteur-Fachwissen und Beratung die Wirklichkeit sogar besser aussieht als eigentlich gewünscht, und für Sicherheit die beiden Werte einander gerade gleichkommen. Als äusserst positiv erscheint hier unter anderem die Tatsache der guten Einstufung von Spediteur-Fachwissen und Beratung.

Diese Resultate widerspiegeln ein recht gutes Image des Spediteurs in den Augen seiner Kunden. Das soll aber nicht heissen, dass Abbildung 15 sowie die Detailergebnisse der betreffenden Tabellen dem einzelnen Spediteur nicht nützliche Hinweise zur Gestaltung seiner künftigen Unternehmungspolitik und seines Unternehmerverhaltens inbezug auf seine Kundschaft in Verbindung mit den analysierten Kriterien liefern können.

5.7 BESTIMMUNG DES LEITUNGSWEGES[1)]

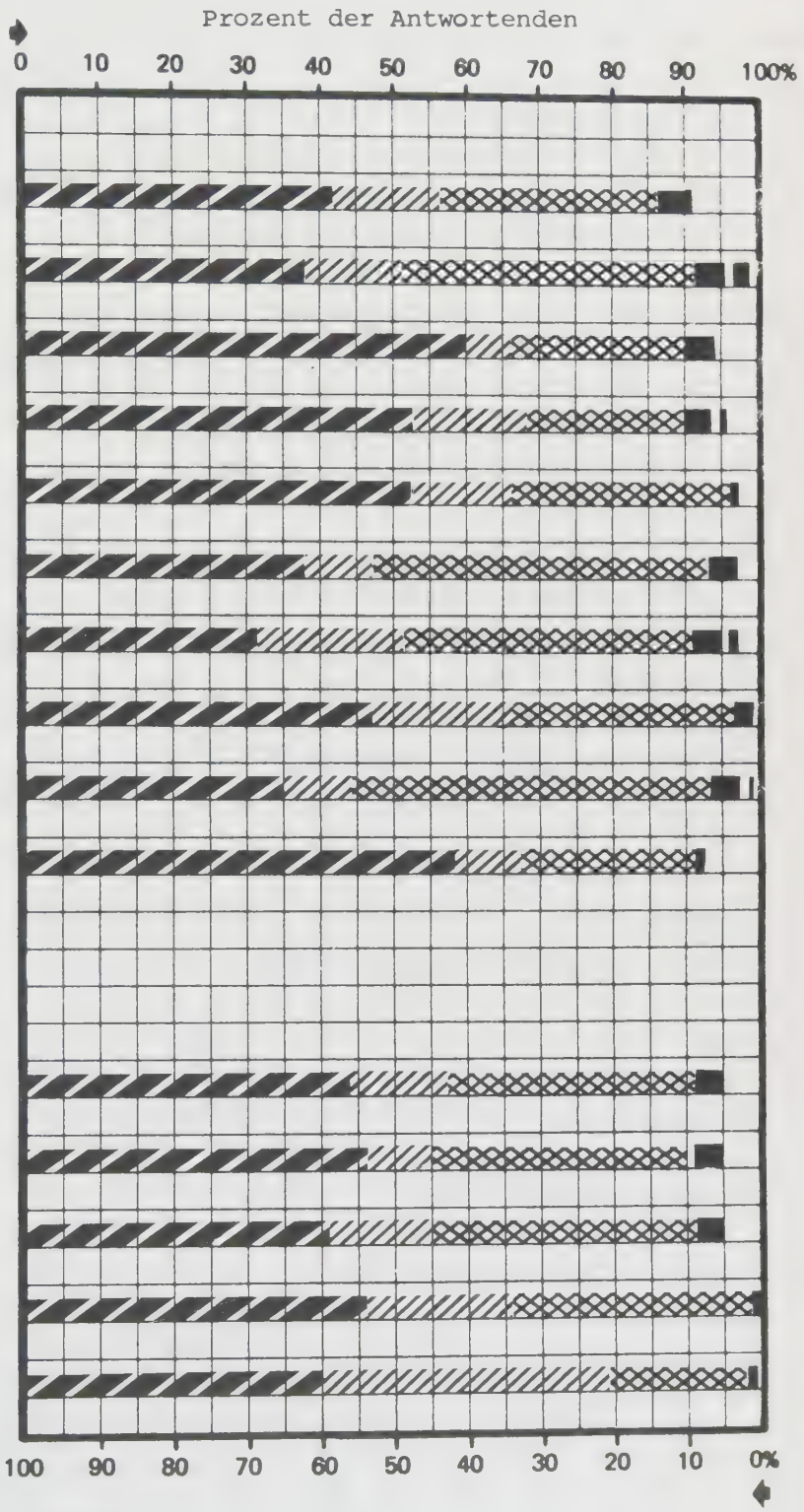
Der Ausdruck Leitungsweg ist gleichbedeutend mit Transportroute oder Transportstrecke. Die Bestimmung des Leitungsweges beinhaltet in der Regel nicht bloss die räumliche Festlegung der Güterverschiebung an sich, sondern üblicherweise ist damit gleichzeitig auch noch die Auswahl der zu benützenden Verkehrsträger bzw. einzusetzenden Verkehrsmittel verbunden. Unter dem Aspekt des Modal Split[2)] ist vor allem für Spediteure und auch Transportgesellschaften der einzelnen Verkehrsträger im Hinblick auf ihre Marketingpolitik von

---

1) siehe: - Abb. 17, S. 171.
- Tabellenband S. 183 - 199.

2) Modal Split = "Aufteilung von Fahrten oder Verkehrsbeziehungen auf verschiedene Verkehrsträger bzw. Verkehrsmittel."
Begriffskatalog GVK-CH. Arbeitsunterlage Nr. 1, hrg. von der Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption. Bern 1973, S. 22.

Abbildung 17: "Inwieweit sind Sie üblicherweise in der Lage, den Leitungsweg Ihrer Transporte selber zu bestimmen?"



nach Branchen:

- Nahrung
- Textil
- Holz
- Papier
- Chemie
- Metall
- Maschinen
- Elektronik
- Uhren
- Handel

nach Unternehmungsgrösse:

- total
- bis 100 Beschäftigte
- 101 - 500 "
- 501 - 1'000 "
- über 1'000 "

Legende:

- immer
- meistens
- selten
- nie

Bedeutung zu wissen, inwieweit die Verlader in der Lage sind, den Leitungsweg ihrer Transporte überhaupt selber zu bestimmen, und wer allenfalls sonst noch als Bestimmungsfaktor in diesem Entscheidungsprozess fungiert.

Einem wesentlichen Teil (44 %) aller Verlader steht die Festlegung des Leitungsweges für auszuführende Transporte immer zu. Denjenigen, welche nicht immer selber darüber zu befinden haben, wo und wie das Transportgut zu verschieben sei, fällt dieser Entscheid nicht, wie anzunehmen wäre, vornehmlich meistens, sondern zur Hauptsache selten zu. Eine kleine Minderheit von Verladern legen den Leitungsweg überhaupt nie selber fest.

Die Frage nach dem eigentlichen Bestimmer des Leitungsweges in Situationen, wo dieser Entscheid nicht durch den Verlader erfolgt, lässt sich klar und eindeutig beantworten. Es ist der Kunde (als wirtschaftlicher Vertragskontrahent des Verladers), der diese Aufgabe mehrheitlich wahrnimmt, und zwar mit der naheliegenden Begründung, dass nicht selten bloss Transportkosten, sondern ebenfalls die Organisation der Güterverschiebungen zu seinen Lasten gehen. Nebst dem Kunden hat, wenn auch in wesentlich bescheidenerem Umfange, vor allem noch der Spediteur etwa diese Entscheidungen zu treffen. Frachtführer, Lieferanten und andere mehr haben hingegen den gesamten Leitungsweg eher selten festzulegen.

Inwieweit ist der Spediteur - abgesehen von den zitierten Fällen, wo die Festlegung des Leitungsweges vollumfänglich ihm überlassen wird - in der Lage, als Bestimmungsfaktor unter dem Gesichtspunkt des Modal Split aufzutreten, d.h., in welchem Umfange kann er allenfalls die Auswahl der zu benützenden Verkehrsträger bzw. einzusetzenden Verkehrsmittel beeinflussen? Die hauptsächlich durch Verlader oder Kunden getroffene Wahl basiert in der Regel auf einer vom Spediteur unterbreiteten Offerte. Als Entscheidungsparameter stehen dabei - nebst einer Reihe weiterer Kriterien -

schwergewichtig die Transportdistanz, die Transportkosten sowie die Transportzeit im Vordergrund[1]. Da der Spediteur hinsichtlich Gestaltung seiner Offerten weitgehend frei ist, eröffnet sich ihm auf diesem Wege die Möglichkeit, den erwähnten Entscheidungsprozess bis zu einem gewissen Grade zu beeinflussen und somit inbezug auf Modal Split auch indirekt eine je nachdem mehr oder weniger bedeutende Rolle zu spielen, wobei für ihn selbstverständlich unternehmungswirtschaftliche Ueberlegungen im Vordergrund stehen. Diese an sich zentrale Funktion des Spediteurs im beschriebenen Auswahlprozess in Verbindung mit den recht hohen Anteilen grenzüberschreitender Güterverkehrsvolumina unter Einschaltung des Spediteurs dürften einige international tätige Transportgesellschaften dazu bewegen, sich vermehrt um den Spediteur als potentiellem oder effektivem Nachfrager nach Transportleistungen zu kümmern.

Die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl durch den Spediteur liegt insbesondere auch beim Parameter Transportkosten. Abgesehen von den üblicherweise bei sämtlichen Verkehrsmitteln mit wachsenden Transportvolumina gekoppelten Tarifdegressionen gelangen die Spediteure meist in den Genuss von Sondervergünstigungen in preislicher Hinsicht. So bestehen zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen und einem Grossteil der schweizerischen Spediteure langfristige Verträge (Groupement Fer / Gruppo Sud), wonach diesen aufgrund der durch sie vermittelten und via Eisenbahn transportierten Gütermengen jährlich oder halbjährlich Aquisi-

---

1) vgl. Müller, Roland: Modal Split des Stückgutverkehrs in der Schweiz - Analyse und Prognose Z1. Auftrag Nr. 107 der Eidgenössischen Kommission für die Schweizerische Gesamtverkehrskonzeption GVK-CH. Zürich 1977, S. 16 - 17.

"Die früheren Untersuchungen zeigten deutlich, dass Transportdistanz, Transportzeit und Transportkosten die wichtigsten der quantifizierbaren Einflussfaktoren des Modal-Splits sind."
Modal-Split-Modell für den Binnengüterverkehr. Grundlage: Güterverkehrsstatistik 1974. Modellentwicklung Z0 und Modellanwendungen für den Zustand Z1. GVK-Auftrag Nr. 76. Erstellt von Infraconsult AG Bern. Bern 1977, S. 3.

tionsprämien[1] ausgerichtet werden. Inbezug auf Luft- und Seefrachten sind es vor allem die unter den Nebenfunktionen behandelten Engagements vieler Spediteure als IATA- bzw. GSA-Agenten und Fracht- bzw. Schiffsmakler[2], welche ihnen zusätzliche tarifarische Vorteile bringen. Im LKW-Verkehr gilt für den Spediteur der sogenannte GU-Tarif (Güterumschlags-Tarif), der ebenfalls einen Sonderrabatt beinhaltet. Diese preislichen Vorteile vergrössern unter anderem den Aktionsspielraum des Spediteurs hinsichtlich Preisgestaltung und erhöhen damit auch seine Möglichkeiten zur zitierten indirekten Beeinflussung des Modal Split.

Bezüglich einer allfälligen Weitergabe der aufgeführten Vergünstigungen des Spediteurs an den Verlader bleibt zu beachten, dass diese oft das Entgelt für die vom Spediteur erbrachten Leistungen oder zumindest einen Teil davon darstellen. Je nach Art und Umfang eines Auftrages sieht sich der Spediteur sodann in der Lage, den Verlader daran partizipieren zu lassen. In Anbetracht der recht ausgeprägten Konkurrenzsituation auf dem Speditionsmarkt wird der einzelne Anbieter von Spediteurleistungen nicht selten zur Praktizierung einer mehr oder weniger offensiven Preispolitik gezwungen, was ein allzu restriktives Verhalten in der Weitergabe von Rabatten an den Kunden zum vornherein weitgehend ausschliesst.

5.8 TRANSPARENZ DER VON SCHWEIZER SPEDITEUREN UNTERBREITETEN OFFERTEN UND MÖGLICHKEIT ZU DEREN KONTROLLE[3]

Eine grundsätzliche Voraussetzung zur Beurteilung einer Offerte bildet die Transparenz, d.h. deren Uebersichtlichkeit und Durchschaubarkeit. Nur dann nämlich ist es dem Offertempfänger möglich, die angebotenen Leistungen anhand objektiver Kriterien zu überprüfen und gegebenenfalls mit denjenigen anderer Offertsteller zu vergleichen.

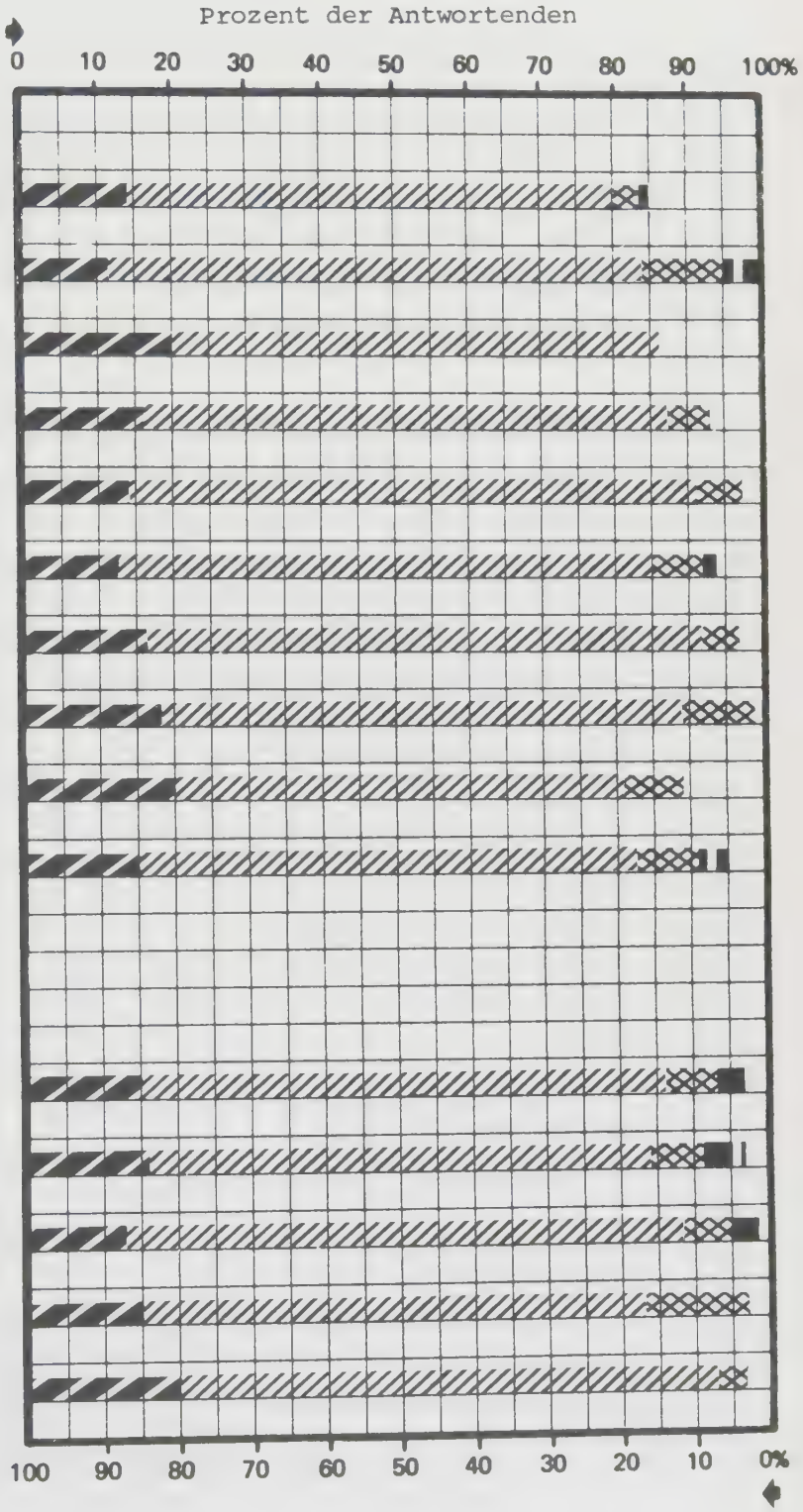
---

1) auch Refaktien genannt.

2) siehe Kapitel 3.2.7: Vermittlung bzw. Abschluss von Frachtverträgen, S. 82 - 84

3) siehe: - Abb. 18, S. 175.
- Tabellenband S. 200 - 205.

Abbildung 18: "Sind die von Schweizer Spediteuren unterbreiteten Offerten in der von Ihnen verlangten Art und Weise übersichtlich und durchschaubar?"



nach Branchen:

- Nahrung
- Textil
- Holz
- Papier
- Chemie
- Metall
- Maschinen
- Elektronik
- Uhren
- Handel

nach Unternehmungsgrösse:

- total
- bis 100 Beschäftigte
- 101 - 500 "
- 501 - 1'000 "
- über 1'000 "

Legende:

- immer
- meistens
- selten
- nie

Was die Uebersichtlichkeit und Durchschaubarkeit der von Schweizer Spediteuren verfassten und unterbreiteten Offerten anbelangt, lautet das Urteil an sich nicht ungünstig. Für die Mehrheit (71 %) der Verlader sind diese Unterlagen meistens übersichtlich und durchschaubar, für etliche (15 %) sogar immer und nur für relativ wenige selten oder nie. Immerhin lässt die Tatsache, dass dem Grossteil der Antwortenden die Offerten wohl meistens, aber nicht immer transparent erscheinen, auf einen schwachen Punkt schliessen, der unter vertretbarem Mehraufwand verbessert werden könnte.

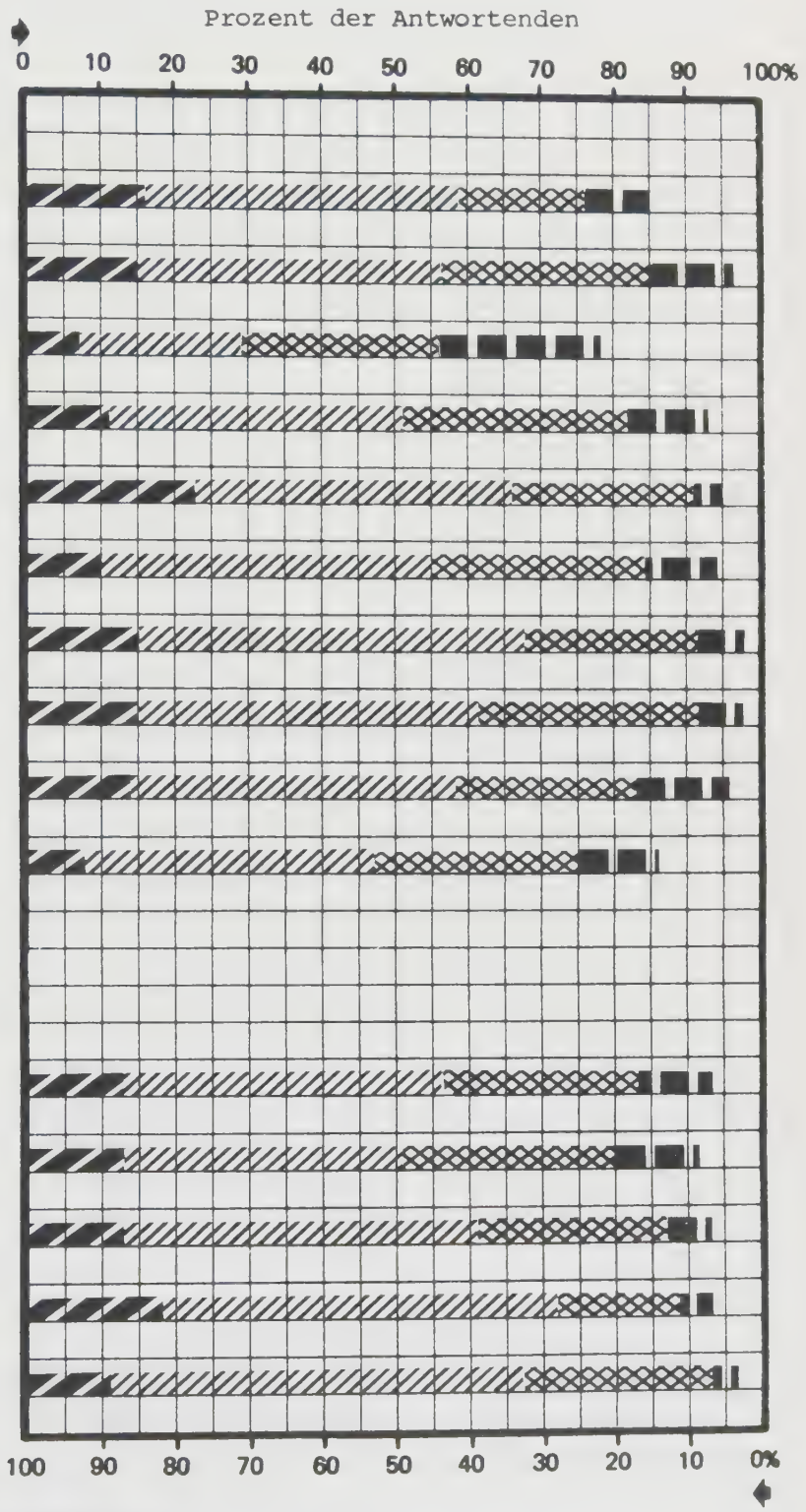
Wichtig bei der Evaluation von Offerten oder der Ueberprüfung von Fakturen ist die Möglichkeit zur Kontrolle der veranschlagten bzw. abgerechneten Kosten. Gerade bei mehrteiligen internationalen Transporten sind solche Kontrollen oft mit beachtlichen Schwierigkeiten verbunden, da alle an der betreffenden Leistungserstellung beteiligten - sehr oft im Ausland domizilierten - Unternehmungen bzw. ihre Tarife zu konsultieren sind. Umso mehr erstaunt es, wenn mehr als drei Viertel der Verlader immer bzw. meistens in der Lage sind, die erwähnten Kosten zu überprüfen. Im Vergleich zur Transparenz sind es hier aber doch doppelt soviele Firmen, denen eine solche Kontrolle nur selten und einige, denen sie überhaupt nie möglich ist.

5.9 INFORMATION DURCH SCHWEIZER SPEDITEURE ÜBER WIRTSCHAFTLICHE GEGEBENHEITEN IM AUSLAND[1)]

Wie bereits an anderer Stelle angetönt, lässt die Informationsfreudigkeit der Spediteure ganz allgemein eher zu wünschen übrig. Nun ist dabei aber zu unterscheiden zwischen Auskünften, bei denen der Spediteur im Mittelpunkt steht

1) siehe: - Abb. 19, S. 177.
- Tabellenband S. 206 - 211.

Abbildung 19: "Werden Sie durch Ihre Schweizer Spediteure dank deren weltweiten Informationsnetze auch über wirtschaftliche Gegebenheiten im Ausland orientiert, welche für Ihre Unternehmung von Interesse sein können, aber nicht unbedingt direkt mit Transporten im Zusammenhang stehen?"



und solchen, wo er nur indirekt eine Rolle spielt. Er hat nämlich nicht einzig die Möglichkeit, über seinen Betrieb und seine Tätigkeit als Transportvermittler zu berichten, sondern dank seiner weltweiten Präsenz und den daraus erwachsenden Verbindungen und Verflechtungen verfügt er über Informationen wirtschaftlicher Natur, die sich nicht unmittelbar auf Transportfragen zu beziehen brauchen. Macht er von diesen Kenntnissen genügend Gebrauch, indem er seine daran interessierten Kunden entsprechend auf dem laufenden hält?

Mehr als die Hälfte aller Verlader wird ständig oder oft durch Spediteure über wirtschaftliche Gegebenheiten im Ausland orientiert, welche für ihre Unternehmung von Interesse sein können, aber nicht unbedingt direkt mit Transporten im Zusammenhang stehen. Wenn auch diese Informationsbilanz auf den ersten Blick als recht positiv erscheinen mag, darf nicht übersehen werden, dass mehr als ein Viertel sämtlicher Verlader nur selten und knapp ein Zehntel überhaupt nie derartige Informationen erhalten.

Zusammenfassend kann zu diesem Punkt gesagt werden, dass sich grundsätzlich jeder Spediteur zur Aufgabe machen sollte, seine Kunden regelmässig im Sinne von "Inside Information" über Ereignisse und Entwicklungen in Gebieten zu unterrichten, die für deren wirtschaftlichen Interessen von Belang sein könnten, aber via konventionelle Informationskanäle erst später oder überhaupt nicht zu erfahren sind.

5.10 VORAUSSICHTLICHER EINSATZ DES SPEDITEURS IN DEN KOMMENDEN JAHREN[1)]

Die künftige Rolle des Spediteurs in der Verkehrswirtschaft

---

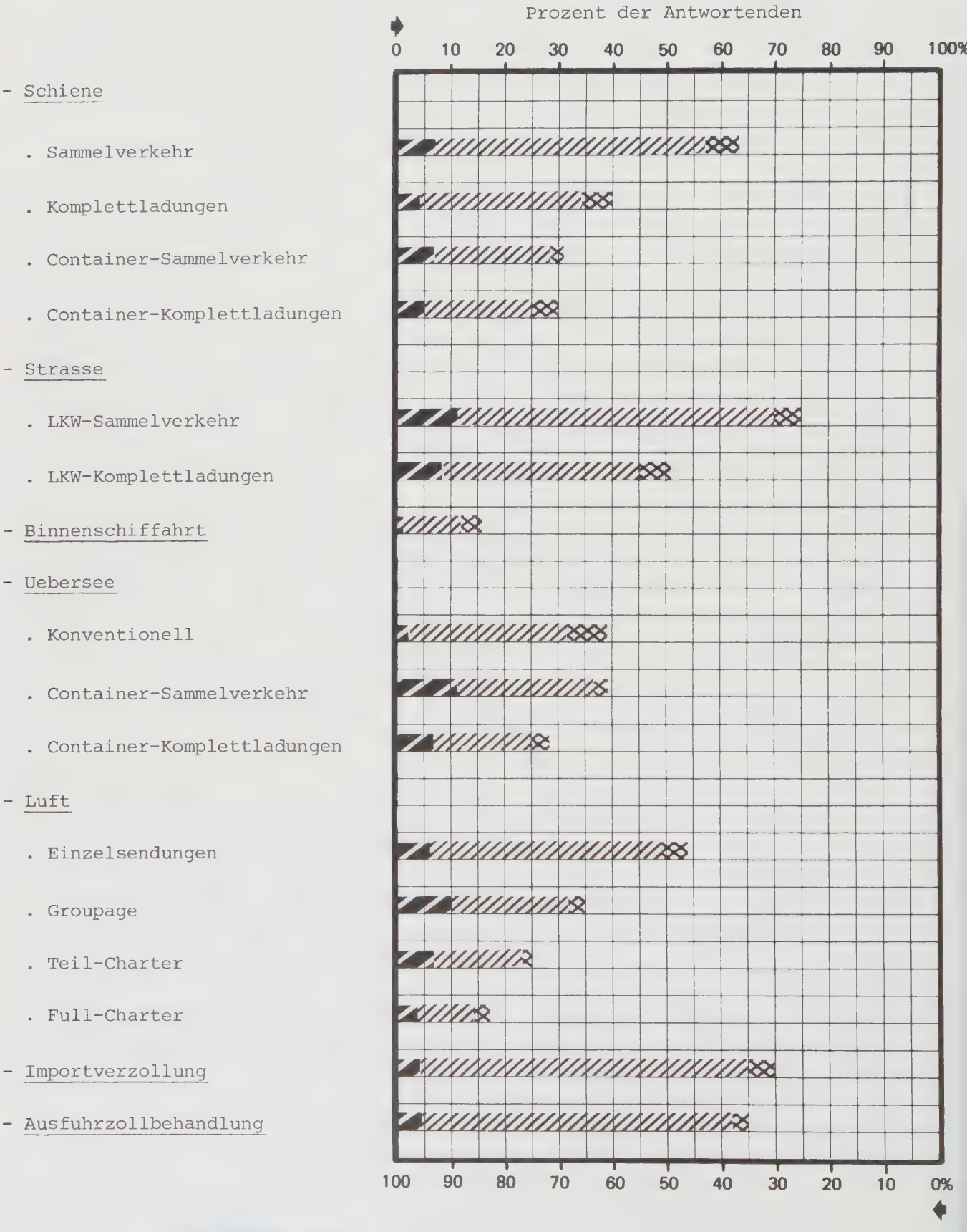
1) siehe: - Abb. 20, S. 180.
- Tabellenband S. 212 - 227.

wird massgeblich dadurch bestimmt sein, in welchem Umfange seine effektiven und potentiellen Kunden in den kommenden Jahren von seinen Dienstleistungen Gebrauch machen werden. Das Ausmass des Spediteureinsatzes seinerseits hängt wiederum von verschiedenen Faktoren ab wie der wirtschaftlichen Entwicklung im allgemeinen sowie in bestimmten geografischen und branchenmässigen Gebieten im besonderen, der Organisation verladender Unternehmungen im einzelnen, der Gestaltung des Spediteurangebotes usw., deren Voraussage je nachdem mit mehr oder weniger grossen Schwierigkeiten und Risiken verbunden ist. Eine der in diesem Zusammenhang wohl aussagekräftigsten Prognosegrössen bilden die Antworten der Verlader auf die Frage, wie sie den Spediteur bzw. dessen Dienste in den kommenden Jahren zu beanspruchen gedenken.

Generell können die Angaben der Verlader zum Problem des voraussichtlichen Spediteureinsatzes dahingehend interpretiert werden, dass die künftige Stellung des Spediteurs im Vergleich zu heute kaum an Bedeutung einbüssen wird. Die Grundtendenz der Gesamtwerte lässt sogar eher auf eine Festigung seiner Position innerhalb des weltweiten Güteraustausches schliessen.

Gesamthaft ergibt die Analyse der einzelnen Positionen bei sämtlichen Verkehrsarten ein klares Ueberwiegen derjenigen Verlader, welche beabsichtigen, den Spediteur auch in Zukunft im bisherigen Rahmen einzusetzen. Zentral zur Einstufung der Spediteurrolle von morgen ist ferner, ob die ins Auge gefassten Verschiebungen auf Verladerseite zu seinen Gunsten oder Ungunsten lauten. Diesbezüglich halten sich bei knapp der Hälfte der aufgeführten Verkehrsarten Verlader, die vermehrt und solche, die weniger als bisher den Transportvermittler einschalten wollen, in etwa die Waage. Vor allem im Sektor Sammelverkehr dürften dem Spediteur bei sämtlichen Verkehrsträgern zum Teil beachtliche Zunahmen im Vergleich zu den Abnahmen in Aussicht stehen. Bloss in der Binnenschiff-

Abbildung 20: "Wie werden Sie den Spediteur in den kommenden Jahren voraussichtlich einsetzen?"



fahrt sowie im konventionellen Ueberseeverkehr werden wahrscheinlich spürbare Rückgänge eintreten.

Die Bilanz dieser Betrachtungen sieht somit für den Spediteur recht positiv aus.

5.11 SCHADENFÄLLE AUFGRUND AUFTRAGSRECHTLICHEN VERSCHULDENS DES SPEDITEURS SOWIE DEREN REGULIERUNG[1)]

Mit der Einschaltung des Spediteurs verbindet sich die Erwartung auf einen möglichst reibungslosen Ablauf der ihm anvertrauten Gütertransaktionen. Im Mittelpunkt steht dabei unter anderem die unversehrte Ankunft des Transportgutes am Bestimmungsort. Im Kapitel 1.3 zur rechtlichen Begriffsbestimmung des Spediteurs kam ebenfalls die Haftungsfrage eingehend zur Sprache. Dabei kristallisierte sich die ihm zukommende rechtliche Doppelstellung heraus, d.h. die des Kommissionärs einerseits und die des Frachtführers andererseits.

Selbst bei Spediteursendungen lassen sich Schadenfälle kaum gänzlich vermeiden. Die entscheidende Frage ist die der Häufigkeit solcher Friktionen. Die Zahl der Firmen, welche bei Sendungen unter Spediteureinsatz überhaupt noch nie einen Schadenfall erlitten, der auf ein auftragsrechtliches Verschulden seitens des Spediteurs zurückzuführen gewesen wäre, ist mit 45 % erstaunlich hoch, was tatsächlich auf ein erhöhtes Mass an Sicherheit schliessen lässt. Dies umsomehr als es sich bei fast sämtlichen der übrigen Spediteurkunden, welche also schon von solchen Schäden betroffen waren, bloss um "wenige" Fälle handelte.

Die sich in diesem Zusammenhang stellende Anschlussfrage

---

1) siehe: - Abb. 21, S. 182.
- Abb. 22, S. 183.
- Tabellenband S. 228 - 239.

Abbildung 21: "Erlitten Sie schon Schadenfälle, welche auf ein auftragsrechtliches Verschulden des Spediteurs zurückzuführen waren?

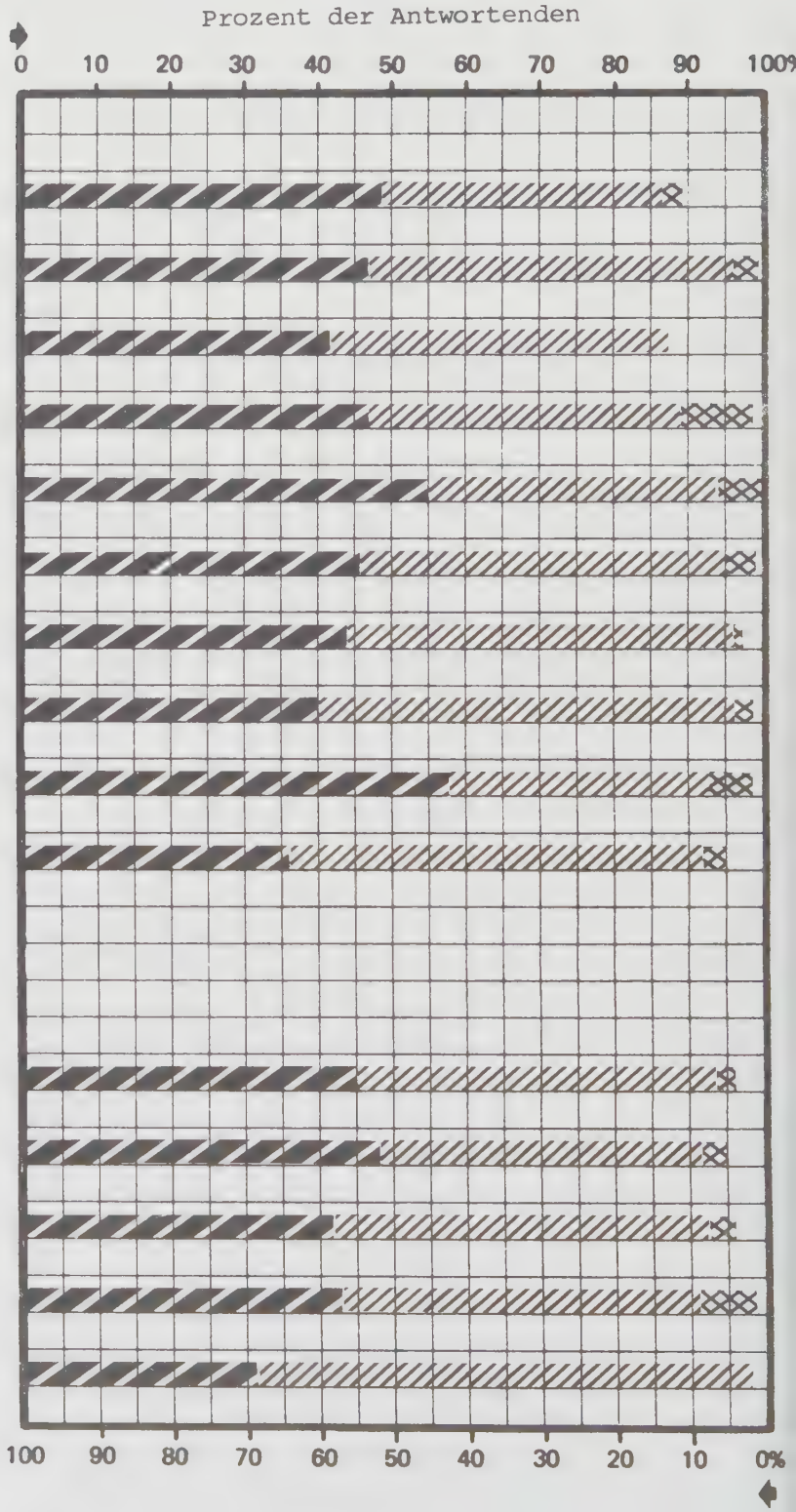
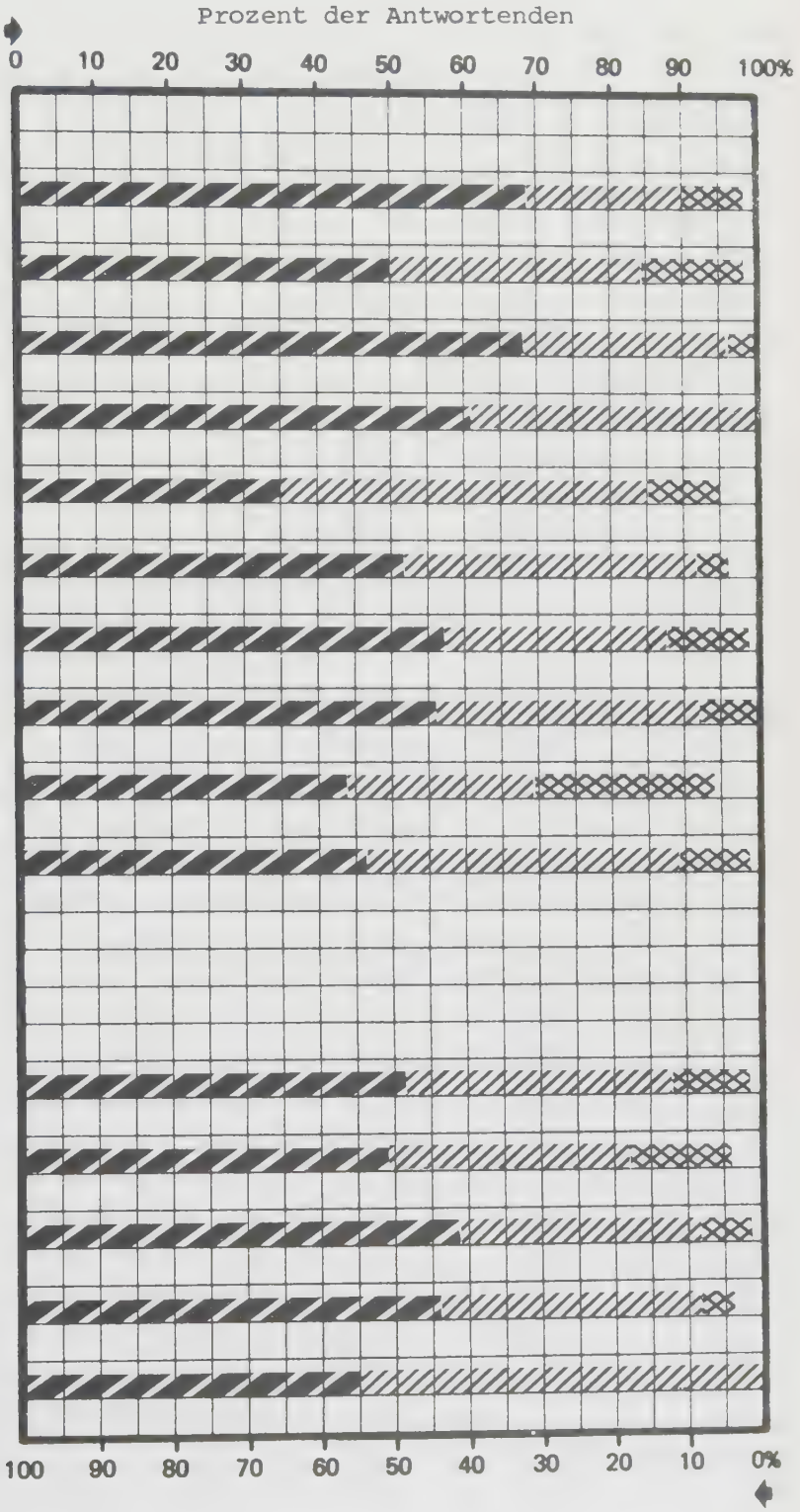


Abbildung 22: "Wurden sämtliche dieser Schadenfälle anstandslos vom Spediteur oder dessen Haftpflichtversicherung zu Ihrer vollen Zufriedenheit geregelt?"



ist die der Schadenregulierung. Dabei zeigt sich, dass bei mehr als der Hälfte aller Geschädigten sämtliche eingetretenen Friktionen anstandslos zu ihrer vollen Zufriedenheit geregelt wurden und bei etwas mehr als einem Drittel dies in den meisten Fällen zutraf. Knapp ein Zehntel der Betroffenen scheint jedoch in Sachen Schadenregulierung durch den Spediteur nicht befriedigt zu sein.

5.12 TRANSPORTKOSTENANTEIL IN PROZENTEN DER GESAMTEN PRODUKTEKOSTEN[1)]

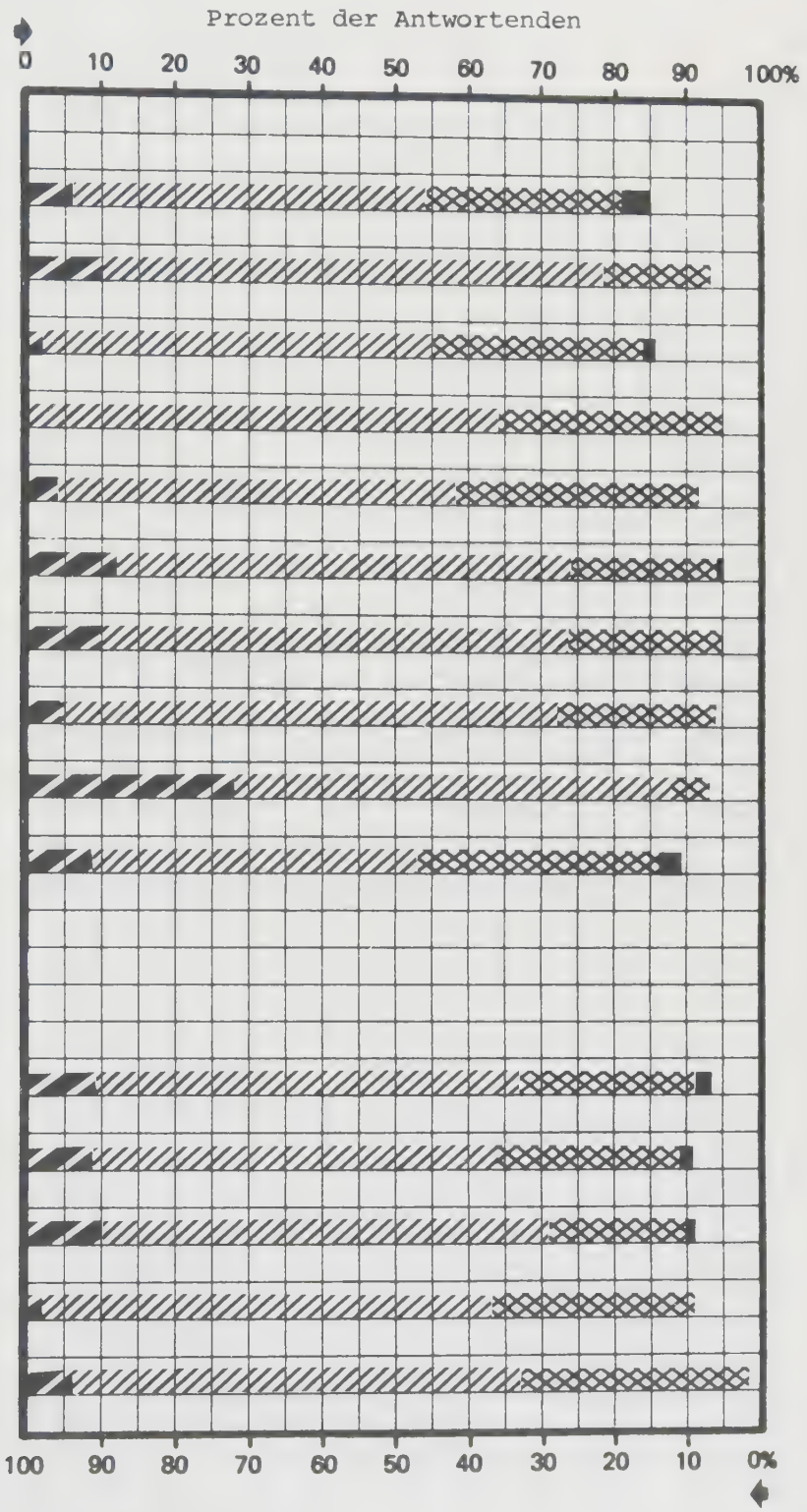
Lange Zeit wurde den ausserbetrieblichen Güterverschiebungen - Beschaffung von Rohstoffen einerseits und Verteilung von Halb- und Fertigfabrikaten andererseits - im Vergleich zum eigentlichen Produktionsprozess mancherorts eine eher untergeordnete Rolle zugewiesen. Sie galten nicht bloss unter zeitlicher Betrachtung des Produktionsablaufes als Randglieder in der ganzen Produktionskette. Im Mittelpunkt stand die Güterherstellung an sich und nicht die ihr vor- bzw. nachgelagerten Transaktionen. Diese zum Teil ausgesprochen zweitrangige Behandlung des Transportsektors führte dazu, dass in vielen Betrieben einem technisch hoch entwickelten und perfektionierten Produktionsapparat ein relativ schlecht organisiertes System zur materiellen Güterbeschaffung bzw. -verteilung gegenüberstand.

Unter diesen Voraussetzungen gelangte man vor allem in neuerer Zeit zur Erkenntnis, dass Innovationen im Produktionssektor mit dem Ziel der Kostensenkung oftmals weniger effizient sind als ein Ueberdenken und Neukonzipieren des gesamten Logistik-Systems oder Teilen davon. So hat denn in vielen Firmen ebenfalls der ganze Transportbereich mas-

---

1) siehe: - Abb. 23, S. 185.
- Tabellenband S. 240 - 245.

Abbildung 23: "Wieviel beträgt in Ihrer Unternehmung der Transportkostenanteil in Prozenten der gesamten Produktekosten?"



nach Branchen:

- Nahrung
- Textil
- Holz
- Papier
- Chemie
- Metall
- Maschinen
- Elektronik
- Uhren
- Handel

nach Unternehmungsgrösse:

- total
- bis 100 Beschäftigte
- 101 - 500 "
- 501 - 1'000 "
- über 1'000 "

Legende:

- weniger als 1 %
- 1 - 5 %
- 6 - 20 %
- über 20 %

siv an Stellenwert gewonnen.

Das Problem der einem Kostenträger bzw. einer Kostenstelle beizumessenden Wichtigkeit und Bedeutung hängt unter anderem von dessen bzw. deren relativen Anteil an den gesamten Produktekosten ab. Bei mehr als der Hälfte der antwortenden Verlader betragen die Transportkosten zwischen 1 und 5 % der gesamten Produktekosten, während sie bei knapp einem Viertel über und bei rund einem Zehntel unter diesem Bereich liegen. Ueberdurchschnittliche branchenmässige Abweichungen nach unten gibt es vor allem im Sektor Uhren, was durch den im Verhältnis zu den Transportkosten hohen Produktewert bedingt ist. Bei Chemie, Handel und Holz hingegen tendieren die Transportkostenanteile nach oben.

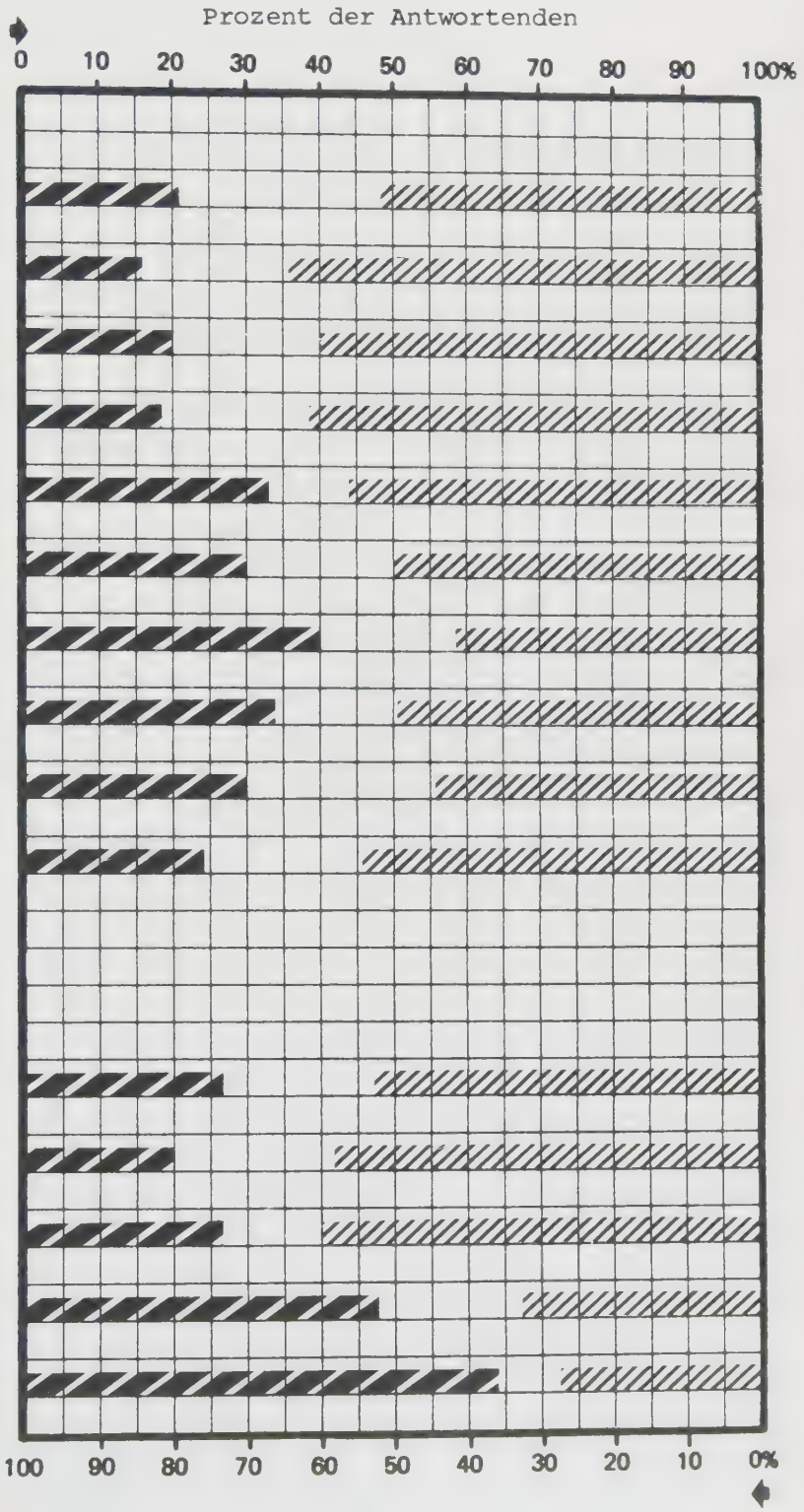
5.13 INTERESSE AN EINER VERLADERORGANISATION SOWIE BEKANNTHEITSGRAD DER SCHWEIZERISCHEN VEREINIGUNG DER TRANSPORTBENÜTZER[1)]

Wie sich in Kapitel 4.2 der Angebotsanalyse zeigte, sind die Schweizer Spediteure sowohl auf lokaler als auch auf nationaler und selbst internationaler Ebene mehr oder weniger straff organisiert. Zur Frage ähnlicher Organisationen auf der Verladerseite bleibt zu berücksichtigen, dass die Spediteurorganisationen Berufsverbände ein und derselben Berufsgattung darstellen, während sich die Verladerschaft aus den verschiedensten Wirtschaftszweigen zusammensetzt, welche ihrerseits meist auch branchenspezifische Vereinigungen aufweisen. Organisationen der Verlader können demzufolge als problemorientierte Interessenverbindungen bezeichnet werden, deren Tätigkeit auf die im Zusammenhang mit dem

---

1) siehe: - Abb. 24, S. 187.
- Abb. 25, S. 189.
- Tabellenband S. 246 - 257.

Abbildung 24: "Sollten sich die Verlader in der Schweiz Ihrer Ansicht nach organisieren?"



nach Branchen:

- Nahrung
- Textil
- Holz
- Papier
- Chemie
- Metall
- Maschinen
- Elektronik
- Uhren
- Handel

nach Unternehmungsgrösse:

- total
- bis 100 Beschäftigte
- 101 - 500 "
- 501 - 1'000 "
- über 1'000 "

Legende: ja

nein

Transport für den Verlader sich ergebenden Probleme ausgerichtet ist.

Die Resultate zur Frage der Notwendigkeit einer schweizerischen Verladerorganisation ist denn auch unter Berücksichtigung vorerwähnter Voraussetzung zu interpretieren. Bloss gut ein Viertel der Verlader vertritt nämlich die Ansicht, eine solche Organisation wäre wünschenswert, wogegen über die Hälfte diese Auffassung nicht teilt. Immerhin ergeben sich sowohl branchenmässig als auch von der Unternehmungsgrösse her Abweichungen nach oben, indem vor allem bei exportorientierten Zweigen sowie bei Grossfirmen, also Unternehmungen mit verhältnismässig grossen Verkehrsaufkommen, ein vermehrtes Interesse für eine solche Einrichtung bekundet wird.

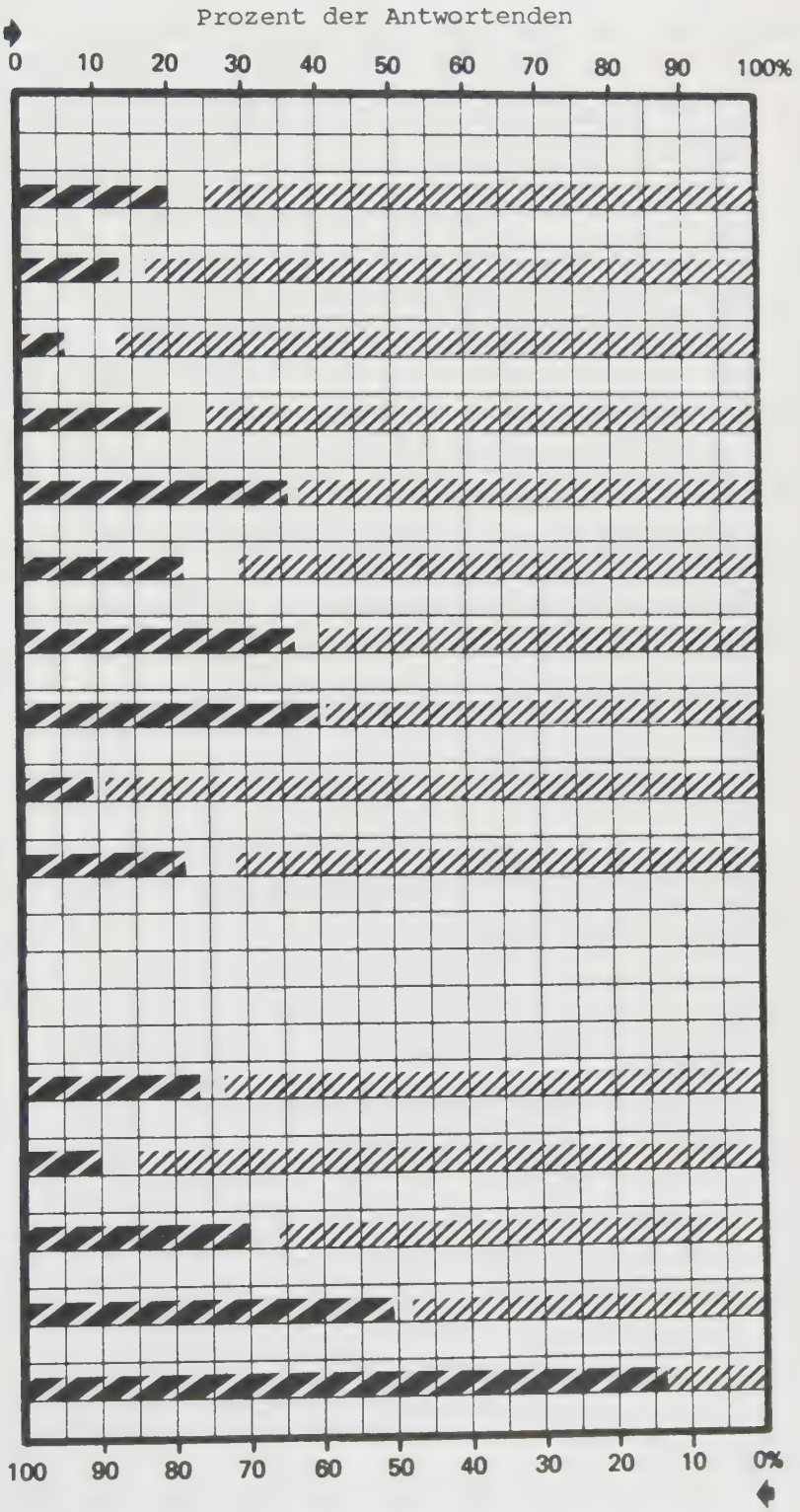
Als weiterer entscheidender Faktor bei der Beurteilung obiger Resultate ist zudem zu beachten, dass nicht ganz drei Viertel aller Verlader die im Jahre 1965 gegründete Schweizerische Vereinigung der Transportbenützer (Swiss Shippers' Council) mit Sitz in Lausanne gar nicht kennen. Sie haben also keine Kenntnis von der Existenz dieser Verladerorganisation und sind demzufolge auch über ihr Wirken nicht orientiert.[1)]

Rund ein Drittel derjenigen Firmen, welchen der Swiss Shippers' Council (SSC) bekannt ist, gehören dieser Vereinigung auch an. Bei den nicht ganz 100 Mitgliedern des SSC handelt es sich vornehmlich um Firmen, die von den

---

1) Gemäss Artikel 2 ihrer Statuten bezweckt die Schweizerische Vereinigung der Transportbenützer unter anderem "... die Wahrnehmung der Interessen der schweizerischen Transportbenützer im allgemeinen und ihrer Mitglieder im besonderen. Sie befasst sich mit den die schweizerische Wirtschaft berührenden Transportbelangen - zu Land, zu Wasser und in der Luft - auf nationaler und internationaler Ebene und ist bestrebt, die Ansichten und Wünsche der Transportbenützer insbesondere zur Transport- und Schiffahrtspolitik sowie in Bezug auf wichtige Entwicklungen in den verschiedenen Verkehrszweigen vorzubringen und ihnen zum Durchbruch zu verhelfen."
Statuten der Schweizerischen Vereinigung der Transportbenützer vom 25.5.1965, Art. 2, Abs. 1.

Abbildung 25: "Kennen Sie die Schweizerische Vereinigung der Transportbenützer Swiss Shippers' Council (SSC)?"



durch ihre Grösse und Branche bedingten Transportvolumina zu den massgebenden Verladern in der Schweiz gehören dürften.

Vier Fünftel derjenigen Verlader, welche den SSC wohl kennen, jedoch nicht Mitglied sind, begründen ihr Fernbleiben damit, ihre firmenspezifischen Transportanliegen würden von Spediteuren kompetent und zufriedenstellend wahrgenommen. Unter Berücksichtigung des Tätigkeitsprogrammes der Schweizerischen Vereinigung der Transportbenützer bleibt zu bezweifeln, ob ein selbst noch so tadellos funktionierender Spediteurservice als hinreichender Grund für ein Abseitsstehen betrachtet werden kann.

Die Organisation der Verlader im Sinne des SSC entspricht unter den gegebenen verkehrswirtschaftlichen Voraussetzungen einer absoluten Notwendigkeit. Fehlte diese Institution, würde ein mehr oder weniger stark organisiertes Angebot praktisch einem Vakuum auf der Nachfrageseite gegenüberstehen. So aber tritt die Verladerschaft als ebenbürtiger Gesprächs- und Verhandlungspartner sowohl von Transportgesellschaften und Spediteuren bzw. deren Organisationen als auch von Behörden auf, um die Interessen der Nachfrager nach Transportleistungen wahrzunehmen. Nicht zuletzt gerade den Transportgesellschaften und Spediteuren liegt ebenfalls recht viel an einem möglichst guten Gedeihen einer solchen Interessenvertretung der Nachfrage, denn diese leistet einen zum Teil beachtlichen Beitrag zur Gestaltung eines auf den Kunden ausgerichteten und seinen Bedürfnissen bestmöglich angepassten Angebotes.

6. GEGENWAERTIGER STAND DES SCHWEIZERISCHEN SPEDITIONSMARKTES UNTER BERUECKSICHTIGUNG MOEGLICHER ENTWICKLUNGSTENDENZEN

6.1 DAS SCHWEIZERISCHE SPEDITIONSGEWERBE ALS TEIL EINER ÜBERGEORDNETEN VERKEHRS- BZW. VOLKSWIRTSCHAFT

Das im Mittelalter erstmals ansatzweise in Erscheinung tretende Speditionsgewerbe war im Laufe der Zeit grossen Wandlungen unterworfen. Was aber immer auch dem Spediteur an Aufgaben im einzelnen oblagen - angefangen bei den Dienstleistungen als "Güter-Bestätter" über seine Funktionen als "Verttiger" bis hin zu denjenigen der "Conducteurs" - stets stand das organisatorische Element im Mittelpunkt. Gerade heute ist, ungeachtet all seiner Neben- und Zusatzfunktionen, das den Spediteur charakterisierende, wesensbestimmende Merkmal nach wie vor seine dispositive Tätigkeit, welche je länger desto mehr über den Bereich der reinen Transportvermittlung hinausreicht.

Die Frage nach einer volkswirtschaftlichen Begründung für die Entstehung bzw. Existenz des Spediteurs ist im Rahmen der räumlichen Arbeitsteilung zu sehen. Kraft seiner Spezialisierung kann nämlich beim Spediteur von einer Vertiefung der Arbeitsteilung innerhalb des Sektors Verkehr gesprochen werden, der seinerseits eine unabdingbare Voraussetzung zur internationalen Arbeitsteilung bildet. Die Nachfrage nach Spediteurleistungen erwächst unter anderem aus einer vielfach fehlenden oder ungenügenden Uebersicht auf dem Verkehrsmarkt, und zwar sowohl auf Seiten der Nachfrager nach Transportleistungen (Verlader) als auch auf Seiten der Anbieter solcher Leistungen (Frachtführer). Die Aufgabe des Spediteurs besteht darin, aufgrund seiner Spezialkenntnisse Angebot und Nachfrage unter Berücksichtigung qualitativer und quantitativer Faktoren hinsichtlich Transportleistung und Transportgut auf die bestmögliche Art und Weise zur Deckung zu bringen, was unter Voraussetzung fehlender bzw. mangelnder Transparenz bei Verladern

und/oder Frachtführern einem rationalisierenden Effekt innerhalb einer Verkehrs- bzw. Volkswirtschaft gleichkommt. Die Tatsache der Transportrationalisierung wirkt sich insofern positiv aus, als "Je mehr Transportleistungen mit einem gegebenen Aufwand an Transportkosten erzielt werden können und damit auch für den Abbau des räumlichen Kosten- und Nutzengefälles zur Verfügung stehen, desto grösser sind die durch Handel und Verkehr erzielbaren Wohlstandssteigerungen"[1].

Volkswirtschaftliche Kosteneinsparungen resultieren an sich aus dem gesamten speditionellen Wirken mit den entsprechenden Haupt-, Neben- und Zusatzfunktionen, solange der Spediteur unter dem Gesichtspunkt einer optimalen Gestaltung der ihm anvertrauten Güterverschiebungen handelt und nicht etwa aus egoistischen oder andern Ueberlegungen suboptimalen Lösungen den Vorzug gibt. Die Gefahr des Einfliessens subjektiver Argumente ist vor allem dann gross, wenn es darum geht, den Unterhalt betriebseigener Infrastrukturen (Fahrzeugparks, Lager- und Umschlagseinrichtungen usw.) möglichst gewinnbringend zu gestalten. Dasselbe gilt für ein protektionistisches Verhalten gegenüber Frachtführern, indem man als Agent bestimmter Transportgesellschaften diese möglichst bevorzugt und andere beispielsweise einzig aus dem Grunde nicht berücksichtigt, weil deren Vertretungen in den Händen von Konkurrenzunternehmungen liegen. Eine potentielle Gefahrenquelle für suboptimale Lösungen kann sich oft auch aus einer unzureichenden Organisation innerhalb von Speditionsbetrieben ergeben, indem vor allem zwischen einzelnen Cost-Centers (Kostenstellen) konkurrenzähnliches Verhalten an den Tag gelegt wird. Zufolge fehlender Koordinationsstelle ist man z.B. in dem für Hochseetransporte

---

1) Jürgensen, Harald: Die Zukunftsaussichten des Spediteurs. Vortrag am X. Weltkongress der FIATA. Gekürzte Fassung. In: Internationale Transportzeitschrift, 29(1967)39, S. 4096.

zuständigen Cost-Center darauf bedacht, Güterverschiebungen möglichst via den durch sie zu behandelnden Verkehrsträger abzuwickeln, selbst wenn eben Luft unter den gegebenen Voraussetzungen optimaler wäre.

Von einem rationalisierenden Effekt kann zusammenfassend dort gesprochen werden, wo die speditionelle Tätigkeit eine effektive Vertiefung der Arbeitsteilung mit daraus erwachsendem volkswirtschaftlichem Gewinn darstellt, und es sich nicht bloss um einen Verdrängungswettbewerb auf dem Transportmarkt handelt.

Nebst den direkten Kosteneinsparungen liegt eine gesamtwirtschaftlich wichtige Funktion der Spediteure unter anderem darin, dass sie "... durch sachverständige Wahl unter den vorhandenen Alternativen für eine Belebung des Wettbewerbes sorgen"[1].

Bedingt durch seine weltweite Tätigkeit erweist sich der internationale Spediteur für eine Volkswirtschaft im weiteren insofern als nützlich, als er je nach Umfang seiner unternehmerischen Aktivität mehr oder weniger grosse Beträge an Devisen einbringt, welche ihrerseits eine Voraussetzung für den internationalen Güteraustausch bilden.

Die Aufteilung und Erschliessung neuer Transportmöglichkeiten und demzufolge auch Transportwege stellen ein Kernstück der durch den Spediteur zu lösenden mehrdimensionalen Optimierungsprobleme dar, die zum Teil ein beachtliches Mass an innovativem und kreativem Denken und Handeln voraussetzen. Ein in diesem Zusammenhang sich ergebender verkehrswirtschaftlich und somit auch volkswirtschaftlich positiver Aspekt besteht

---

1) Hamm, Walter: Verkehr II: Aufgaben und Organisation. In: Handwörterbuch der Wirtschaftswissenschaft, hrg, von Willi Albers. Bd. 8. Stuttgart 1980, S. 243 - 244.

unter anderem in der durch den Spediteur bewirkten Transportzuführung, d.h., "... Transporte aufspüren, die bisher die Schweiz umfahren haben. So gesehen sind die internationalen Spediteure unsere besten Frachtzuleiter, die oft keine Mühe scheuen, um potentielle Kunden an den schweizerischen Wegen zu interessieren"[1].

Von nicht zu unterschätzender Wichtigkeit für die gesamte Volkswirtschaft ist ein gut funktionierendes Spditionssystem schlussendlich in Situationen gestörter Verhältnisse auf dem Sektor des internationalen Güteraustausches. Sowohl in Krisenlagen auf den einzelnen Produktemärkten bzw. in bestimmten Gebieten als selbst im Falle kriegerischer Auseinandersetzungen kann sich das Know How des Spediteurs nämlich als sehr vorteilhaft erweisen, denn ebenfalls "... in Zeiten gestörter Verkehrsverbindungen sind, neben persönlicher Initiative, diese Kenntnisse und Erfahrungen von grossem Nutzen, wie sich dies während der beiden letzten Weltkriege erwiesen hat ... der schweizerische Spediteur (hat, der Verf.) immer wieder unterbrochene Leitwege freigemacht oder andere Beförderungsmöglichkeiten eingesetzt, so dass trotzende Unterbrechungen der Zu- und Abfuhren in verschiedenen Fällen vermieden werden konnten"[2].

In Anbetracht der überdurchschnittlich hohen Anteile grenzüberschreitender Verkehrsvolumina können die Voraussetzungen für die Tätigkeit internationaler Spediteure in der Schweiz als optimal bezeichnet werden. Das relativ grosse internationale Güterverkehrsaufkommen der Schweiz hängt mit ihren be-

---

1) Dirlewanger, Hans: Die betriebswirtschaftliche Funktion des Speditionsgewerbes im nationalen und internationalen Absatzmarkt der schweizerischen Eisenbahnen. Vortrag an der Generalversammlung 1961 des Schweizerischen Spediteur-Verbandes in Basel, S. 8.

2) Hatt, Hans: Speditionsgewerbe. Handbuch der schweizerischen Volkswirtschaft II. Bern 1955, S. 344.

scheidenen Rohstoffvorkommen und den dadurch bedingten Importen einerseits sowie entsprechender Exporte an arbeitsintensiven Halb- und insbesondere Fertigfabrikaten andererseits zusammen. Bezüglich grenzüberschreitendem Verkehr kommt nebst der engen weltwirtschaftlichen Verflechtung und den dazugehörenden Im- und Exporten als weiterer Faktor die zentrale geographische Lage der Schweiz in Europa hinzu. Dank dieser Stellung ist ebenfalls das Transitaufkommen beachtlich. Als positiv dürfte sich ferner der Umstand einer stark auf den Dienstleistungssektor ausgerichteten schweizerischen Volkswirtschaft erweisen.

Das Vorhandensein günstiger Voraussetzungen für speditionelles Schaffen in der Schweiz wird - nebst der Tatsache des freien Marktzutrittes - durch die Resultate unserer Erhebungen auf Seiten der Anbieter von ebenso wie auf Seiten der Nachfrager nach Spediteurleistungen bestätigt. Mit insgesamt 465 Niederlassungen (Hauptsitze und Filialen) und 11'760 Beschäftigten ist das Speditionsgewerbe in der Schweiz sehr gut vertreten. Was die räumliche Verteilung dieser Betriebe anbelangt, zeichnet sich sowohl inbezug auf Anzahl Niederlassungen als auch hinsichtlich Beschäftigter ein deutliches Ueberwiegen an Grenzorten ab, was durch die spezifische Tätigkeit des Spediteurs im internationalen Güterverkehr zu erklären ist, denn die Spedition "... ist von besonderem Wert bei mehrstufigem Transport im internationalen Verkehr ..."[1], was die Ergebnisse der Nachfrageanalyse ebenfalls bestätigen. Als einziger Binnenschwerpunkt figuriert in dieser Hinsicht Zürich, wo viele Firmen im Zusammenhang mit der Luftfrachtspedition in der Nähe des Flughafens Zürich-Kloten niedergelassen sind.

---

1) Pirath, Carl: Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft. 2., erw. Aufl. Berlin, Göttingen, Heidelberg 1949, S. 273.

Obwohl 37 der insgesamt 228 in der Schweiz aktiven Speditionsfirmen ihr Mutterhaus im Ausland haben, ist zu berücksichtigen, dass die Präsenz von Schweizer Spediteuren in andern Ländern von der Zahl der Niederlassungen und Beschäftigten her um ein Mehrfaches grösser ausfällt, was nicht zuletzt dem ausgezeichneten Ruf des Schweizer Spediteurs als Transportfachmann zu verdanken ist. Dieses positive Bild wird mehrheitlich auch von Seiten der schweizerischen Verladerschaft bestätigt, wobei lediglich inbezug auf einzelne Kriterien wie Preiswürdigkeit der durch ihn offerierten Leistungen die Wirklichkeit hinter den Verladerwünschen nachhinkt, andererseits aber verschiedene Aspekte in Wirklichkeit sogar besser aussehen als von den Kunden gewünscht.

Die Resultate betreffend Beanspruchung des schweizerischen Spediteurangebotes durch die schweizerische Verladerschaft lauten sehr positiv. Eine überwiegende Mehrheit der Verlader setzt ausschliesslich Schweizer Spediteure ein, während die übrigen auch etwa vom Angebot ausländischer Transportvermittler Gebrauch machen. Die Nachfrage nach klassischen Spediteurleistungen im dispositiven Sinne erwächst in Anbetracht der räumlichen Verhältnisse in der Schweiz zwangsläufig praktisch ausschliesslich im Zusammenhang mit internationalen Güterverschiebungen, wo der Spediteur fast von sämtlichen Verladern mit internationalen Gütertransaktionen eingesetzt wird. Annähernd die Hälfte dieser Verlader macht sogar für ihren gesamten grenzüberschreitenden Verkehr Gebrauch von den Dienstleistungen des Spediteurs, und die knappe andere Hälfte beansprucht ihn bei mehr als zwei Dritteln ihrer internationalen Güterverschiebungen. Interessant ist dabei die Tatsache, dass selbst Grossfirmen mit eigenen internationalen Transport- bzw. Speditionsabteilungen den Spediteur nicht namhaft weniger berücksichtigen als die übrigen Verlader. Diese Ergebnisse unterstreichen die zentrale Funk-

tion bzw. Stellung des Spediteurs in der schweizerischen Volkswirtschaft deutlich.

6.2 DIE SCHWEIZERISCHE SPEDITION IN DER WELTWIRTSCHAFTLICHEN VERFLECHTUNG VON MORGEN

Die Entwicklung im Speditionsgewerbe geht in Richtung eines vermehrt ganzheitlichen Denkens und Handelns. Die nachgefragten Spediteurleistungen bestehen je länger desto weniger in der Vermittlung einzelner Transportleistungen, sondern sie umfassen ganze Leistungsbündel. Es geht insbesondere um das Angebot von Haus-Haus-Verkehren. Nebst der Vermittlung der einzusetzenden Verkehrsmittel obliegt dem Spediteur dabei die Organisation bzw. Erledigung sämtlicher zusätzlich anfallender Aufgaben, die im Rahmen solcher Güterverschiebungen zu lösen sind. Die Aggregation einzelner Teilleistungen zu einer Gesamtleistung in vorerwähntem Sinne unter deren gleichzeitiger Optimierung bestätigt den vom Spediteur ausgehenden Rationalisierungseffekt, der sich gesamtwirtschaftlich positiv auswirkt.

Die vermehrte Bündelung der durch Spediteure vermittelten Transport- und damit verbundenen Zusatzleistungen schlägt sich unter anderem im integrierten Transportsystem sogenannter Transportketten nieder. Im Unterschied zur Aufgabe, den optimalen Leitungsweg für eine einzelne Sendung zu organisieren, ist bei Transportketten dasselbe Problem für "... eine Vielzahl gleichartiger Beförderungsfälle (zu lösen, der Verf.). Aus der Optimierung des individuellen Transportvorganges wird die Optimierung der Transportkette."[1] Der wirtschaftliche Betrieb solcher Transportketten verlangt jedoch entsprechende

---

1) Jürgensen, Harald: Marketing im Verkehr. In: Internationales Verkehrswesen, 24(1972)2, S. 48.

Transportaufkommen, welche hauptsächlich in Form von Sammelverkehr aufgebracht werden können, denn "Eine wirtschaftliche Auslastung der Systeme des kombinierten Verkehrs ist nur durch möglichst paarige und dichte Güterströme zu erreichen, ..."[1]. (Ein vor allem den nichtorganisierten Güterverkehr charakterisierendes Merkmal ist nämlich dessen Unpaarigkeit, welche die "... mangelnde Aequivalenz der Verkehrsströme in räumlicher Hinsicht, ...(d.h., der Verf.) die in der Regel notwendige Rückkehr des Fahrzeugs an den Ursprungsort ..."[2] und der damit verbundenen Leerfahrt beinhaltet.)

Der im Rahmen von Transportketten abzuwickelnde Verkehr wird als gebrochen bezeichnet, da mehrere verschiedene Verkehrsmittel zum Einsatz gelangen. Die Güterverschiebung an sich erfolgt dabei entweder in Ladegefässen wie Containern, Paletten usw., oder Fahrzeuge der einen Verkehrstechnik werden komplett verladen und mit Fahrzeugen der andern Verkehrstechnik befördert, was zum Begriff des kombinierten Verkehrs führte. Beispiele für den kombinierten Verkehr "... sind der ""Roll-on/Roll-off""-Verkehr (Verladung von Lastkraftwagen, Lastzügen oder Sattelaufliegern auf Seeschiffen), der ""LASH""-Verkehr (= lighter aboard ship: Verladung in der Binnenschiffahrt benutzbarer schwimmfähiger Ladeeinheiten - Leichter - auf Seeschiffen) und der Huckepackverkehr (Verladung von Lastkraftwagen, Anhängern und Sattelaufliegern auf Spezialwaggons der Eisenbahnen)"[3].

---

1) Ihde, Gösta-B.: Die moderne Spedition - der Funktionswandel des Speditionsgewerbes. Vortrag in Villingen. In: Deutsche Verkehrs-Zeitung, 33(1979)123, S. 6.

2) Stohler, Jacques: Die Integration des Verkehrs. Europäische Erfahrungen und Probleme. Veröffentlichungen der List-Gesellschaft, Bd. 33. Reihe A: Studien des List-Instituts, hrg. von Harry W. Zimmermann. Basel, Tübingen 1963, S. 5.

3) Hamm, Walter: Verkehr II: Aufgaben und Organisation. In: Handwörterbuch der Wirtschaftswissenschaft, hrg. von Willi Albers. Bd. 8. Stuttgart 1980, S. 243.

Die wachsende integrierte speditionelle Aktivität findet ferner ihren Niederschlag in der Projektspedition. Bei den sogenannten Turn-key-Projekten übernimmt der Spediteur die Verantwortung für sämtliche im Zusammenhang mit "der Errichtung grosser Industrieanlagen in aller Welt"[1] anfallenden Transporte. Solche Geschäfte sind nicht selten mit sehr grossen Risiken verbunden, da der Spediteur für allfällige, durch Verzögerungen in der Güter- und Materialbeschaffung eintretende zeitliche Rückstände beim Bau solcher Anlagen hohe Summen an Schadenersatz leisten muss. Vielfach erfordern die Güterströme jedoch Umleitungen oder werden sogar gänzlich blockiert wegen Ereignissen, auf die der Spediteur keinen Einfluss nehmen kann.

Im Zusammenhang mit dem Trend zu möglichst umfassenden Spediteurleistungen wird unter anderem postuliert: "Die Integration aller Transport-, Umschlag-, Lager-, Verpackungs-, Zustell- und Informationsleistungen in das Gesamtsystem sollten Aufgaben der Speditions- und Lagereibetriebe sein."[2]

Das mittels unserer Erhebungen gewonnene Gesamtbild über die voraussichtliche Nachfrage nach Spediteurleistungen in den kommenden Jahren weist der Tendenz nach in Richtung einer Zunahme nach Sammelverkehr, wogegen in der Binnenschiffahrt sowie im konventionellen Ueberseeverkehr wahrscheinlich spürbare Rückgänge eintreten werden. In den übrigen Bereichen dürften kaum allzugrosse Veränderungen zu erwarten sein.

Um sich den wandelnden Marktgegebenheiten bestmöglich anzupassen, stehen dem Spediteur grundsätzlich folgende Wege offen:

---

1) Jäger, Edwin P.: "Dicke Suppe" im Tarif-Topf. Interview in: Schweizerische Handelszeitung, 119(1980)20 vom 16.5.1980, S. 35.

2) Klein, Günther: Logistik und Spedition. In: "Der Spediteur", (1980)4, S. 4.

"- Das bestehende Leistungsangebot wird intensiviert, und dabei werden bestehende Spezialisierungen ausgebaut.

- Die Skala des Leistungsangebots von Speditionsbetrieben wird erweitert, d.h. die Anzahl der Fachsparten vergrössert sich.

- Alte Leistungsbereiche werden durch neue ganz oder teilweise ersetzt."[1)]

Als Massnahmen zur Erreichung dieser Anpassungsziele stehen im Vordergrund:

"- Massnahmen organisatorischer Art in Richtung auf Kooperation und Konzentration

sowie

- Massnahmen, die die Aktivitätsbereiche der Betriebe verbessern. Dazu zählen insbesondere Spezialisierung und Diversifikation."[2)]

Möglichkeiten einer horizontalen Kooperation sind beispielsweise die gemeinschaftliche Nutzung kapitalintensiver Anlagen, die Durchführung von Betriebsvergleichen mit Erfahrungsaustausch, die Aus- und Weiterbildung von Fachpersonal, während die vertikale Kooperation vor allem die Intensivierung der Zusammenarbeit mit Verladern und Frachtführern beinhaltet.

Obwohl die Konzentration als Zusammenschluss vorher selbständiger Unternehmungen in mancher Hinsicht als effizienter erscheinen mag als die Kooperation, ist letztere im Interesse

---

1) und 2) Stellung und Aufgaben der Spedition in der modernen Wirtschaft. Gutachten der Gruppe A - Verkehrswirtschaft - des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium vom 5. Dezember 1970. Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium, Heft 14. Bonn 1970, S. 24.

der Erhaltung einer möglichst atomistischen Konkurrenz auf dem Speditionsmarkt unter gesamtwirtschaftlicher Optik trotzdem vorzuziehen und dürfte gerade inbezug auf schweizerische Verhältnisse eher Aussicht auf Verwirklichung bzw. Anwendung haben.

Zur Anpassung ihrer Leistungsbereiche stehen den Speditionsunternehmungen die beiden Strategien der Spezialisierung und/oder der Diversifikation offen. Bedingt durch das hohe Mass an Heterogenität der einzelnen Transportwünsche und der den Spediteur trotz integrierter Transportsysteme auch in kommenden Zeiten charakterisierenden individuellen Transportgestaltung dürfte die Diversifikation für die Mehrheit unter ihnen ebenfalls in Zukunft wegweisend sein, wobei zu beachten bleibt, dass sich Diversifikation und Spezialisierung im Sinne von Schwerpunktbildung nicht gegenseitig ausschliessen.[1)]

Um den in ihn gesteckten Erwartungen gerecht werden zu können, bedarf es seitens des Spediteurs Anstrengungen in mancherlei Hinsicht. So unterstreicht beispielsweise F. Hegner als Vertreter der Schweizerischen Bundesbahnen: "Voraussetzung für eine intensive Zusammenarbeit ist aber auch, dass sich die Spediteure voll und ganz mit allen technischen Mitteln einsetzen und auch vor bedeutenden Investitionen in Bahnwagen, Anschlussgleisen zu Lagerhäusern, Containern, Huckepackfahrzeugen usw. nicht zurückschrecken, um tatsächlich zu ""Bahntransport-Architekten"" und Bahn-Transportführern zu werden."[2)]

---

1) vgl. Stellung und Aufgaben der Spedition in der modernen Wirtschaft. Gutachten der Gruppe A - Verkehrswirtschaft - des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium vom 5. Dezember 1970. Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium, Heft 14. Bonn 1970, S. 24 - 37.

2) Hegner, Franz: Die Beziehungen zwischen den UIC-Bahnen und dem Speditionsgewerbe. Vortrag anlässlich der FIATA-Herbsttagung in Tunis 1980. In: Internationale Transportzeitschrift, 41(1980)41, S. 4911.

Solche Engagements führen zu einer vermehrten Kapitalintensität des Speditionsgewerbes, was ebenfalls bei den Gemischtbetrieben (Transportvermittlerfunktion plus Fachtführerfunktion) der Fall ist. Eine wachsende Kapitalintensität kann jedoch eine abnehmende strukturelle Flexibilität zur Folge haben[1], indem bei der Organisation von Gütertransaktionen suboptimalen Lösungen der Vorzug gegeben wird zwecks Auslastung betriebseigener Infrastrukturen.

Hinsichtlich künftigem Verhalten tut das schweizerische Speditionsgewerbe gut daran, nebst der ausserbetrieblichen sich vor allem auch ihrer innerbetrieblichen Organisation vermehrt anzunehmen. In vielen Betrieben bedarf es grundlegender Umstrukturierungen mit Neuaufbau bzw. Erweiterung oder Ergänzung einzelner Fachabteilungen. Zwei Bereiche, die dabei ganz besonderer Berücksichtigung bedürfen, sind der des Marketings mit all den damit zusammenhängenden Funktionen sowie der des betrieblichen Rechnungswesens.

Auch in Zukunft wird zweifellos gelten, "... je mehr Kontinente und Ländergrenzen von den Transporten überschritten werden, desto mehr muss der Verfrachter die Spezialkenntnisse der Spediteure in Anspruch nehmen"[2]. Trotzdem muss sich der Spediteur immer bewusst sein, dass, solange seine Leistungen für den Verlader besser sind, als wenn der Frachtführer sie erbringen würde, eine Nachfrage danach besteht. Sobald aber dies nicht mehr der Fall sein sollte, müsste seine Existenzberechtigung auch aus volkswirtschaftlichen Ueberlegungen in

---

1) vgl. Rattat, Karl-Heinz; Klein, Günter: Produktivitätsreserven im Speditions- und Lagereigewerbe. Frankfurt M. 1971, S. 26.

2) Hegner, Franz: Die Beziehungen zwischen den UIC-Bahnen und dem Speditionsgewerbe. Vortrag anlässlich der FIATA-Herbsttagung in Tunis 1980. In: Internationale Transportzeitschrift, 41(1980)42, S. 5047.

Frage gestellt werden. Deshalb liegt es in seinem eigenen Interesse, sein Angebot auch in Zukunft so zu gestalten, dass von einer wahren Vertiefung in der Arbeitsteilung innerhalb des Verkehrssektors gesprochen werden kann.

LITERATURVERZEICHNIS

Aisslinger, Christoph: Die Haftung des Strassenfrachtführers und die Frachtführerhaftpflicht-Versicherung. Diss. Zürich 1975, Zürich 1975.

Allgemeine Bedingungen (1980) des Schweizerischen Spediteur-Verbandes.

Allgemeine Systematik der Wirtschaftszweige, hrg. vom Eidgenössischen Statistischen Amt. Bern 1975.

Arbeitsstätten mit mehr als 200 Beschäftigten in der Schweiz per 19.4.79, hrg. vom Eidgenössischen Statistischen Amt. Bern 1979.

Atteslander, Peter: Methoden der empirischen Sozialforschung. 4., erw. Aufl. Berlin, New York 1975.

Begriffskatalog GVK-CH. Arbeitsunterlage Nr. 1, hrg. von der Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption. Bern 1973.

Behrens, Karl Christian: Demoskopische Marktforschung. 2., überarb. Aufl. Wiesbaden 1966.

Berekoven, Ludwig; Eckert, Werner; Ellenrieder, Peter: Marktforschung. Methodische Grundlagen und praktische Anwendung. Wiesbaden 1977.

Bloech, Jürgen F.; Ihde, Gösta-B.: Betriebliche Distributionsplanung zur Optimierung der logistischen Prozesse. Würzburg, Wien 1972.

Bönisch, Walter: Der gutorganisierte Speditionsbetrieb. Mit besonderer Würdigung des Speditionsrechnungswesens und der Rationalisierung des Innenbetriebes. Verkehrswirtschaftliche Schriftenreihe der Deutschen Verkehrs-Zeitung, Heft 12. Hamburg 1958.

Bönisch, Walter: Der Spediteursammelgutverkehr. Der Weg von den verordneten Kundensätzen zu den empfohlenen Bedingungen und Entgelten. Hamburg 1976.

Brunner, Josef: Erläuterungen zu den Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteur-Verbandes. Basel 1972.

Brunner, Josef: Die Haftung des Spediteurs nach schweizerischem Recht. Ansicht zu dem unter diesem Thema veranstalteten Symposium vom 17.11.1976 in Basel. In: Internationale Transportzeitschrift, 38(1977)8.

Debling, Hans-Peter: Das nationale Sammelladungsgeschäft des Spediteurs im Güterkraftverkehr. Unter besonderer Berücksichtigung der §§ 413 Abs. 2 HGB, 14 ADSp und 20 GüKG. Zürich, Frankfurt M., Thun 1978.

de Weck, Roger: Spedieren geht über Studieren. Der Kampf der Gross-Spediteure in der Schweiz. In: Die Weltwoche, (1979)44 vom 30.10.1979.

Dirlewanger, Hans: Die betriebswirtschaftliche Funktion des Speditionsgewerbes im nationalen und internationalen Absatzmarkt der schweizerischen Eisenbahnen. Vortrag an der Generalversammlung 1961 des Schweizerischen Spediteur-Verbandes in Basel.

Dumont, Marc: Haftung des Spediteurs auf Grundlage des europäischen Speditionsgewerbes unter besonderer Berücksichtigung der allgemeinen Bedingungen des schweizerischen Spediteurenverbandes. Berner wirtschaftswissenschaftliche Abhandlungen, hrg. von Alfred Amonn, Hans Fehr, Richard König, Hans Töndury, Heft 25. Bern 1939.

Dumont, Paul: Das schweizerische Speditionsrecht. Das europäische Speditionsrecht. Sammlung von Darstellungen des Speditions- und Privatlagerrechts. Zoll-, Speditions- und Schiffahrtszeitung. Wien 1929.

Eggli, Walter: Das Basler Speditionsgewerbe. Schweizerische Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialwissenschaft, Heft IV. Diss. Basel 1940. Aarau 1942.

Favre, John: Die schweizerischen Eisenbahnen und das Speditionsgewerbe. In: Wirtschafts-Correspondent, (1963)38.

FIATA NEWS, (1978)3.

FIATA Press-Release, (1979)1.

Fischer, Guido: Fracht-, Speditions- und Lagergeschäft einschl. Post-, Flug- und Kraftfahrzeugverkehr, Binnenschiffahrt, Seeschiffahrt und Transportversicherung. Hamburg, Berlin, Leipzig 1931.

Frey, Robert: Das Fuhrwesen in Basel von 1682 bis 1848 mit besonderer Berücksichtigung der schweizerischen Fuhren. Ein Beitrag zur Verkehrsgeschichte der Schweiz. Diss. Basel 1932. Basel 1932.

Friedberg, Frida: Die Sammelladungsspedition. Diss. Leipzig 1933.

Furrer, Hans: Präsidialadresse an der Generalversammlung des Schweizerischen Spediteur-Verbandes vom 23.5.1970 in Oron-le-Châtel.

Gautschi, Georg: Berner Kommentar zum Obligationenrecht, 2. Abt.: Die einzelnen Vertragsverhältnisse. 5. Teilbd.: Der Kreditbrief und Kreditauftrag, der Mäklervertrag, der Agenturvertrag, die Geschäftsführung ohne Auftrag. 2., neu bearb. Aufl. Bern 1964.

Gautschi, Georg: Berner Kommentar zum Obligationenrecht, 2. Abt.: Die einzelnen Vertragsverhältnisse. 6. Teilbd.: Besondere Auftrags- und Geschäftsführungsverhältnisse sowie Hinterlegung. 2., neu bearb. Aufl. Bern 1962.

Gautschi, Georg: Die Haftung des Spediteurs nach schweizerischem Recht. Referat im Rahmen eines unter diesem Thema veranstalteten Symposiums vom 17.11.1976 in Basel. In: Internationale Transportzeitschrift, 37(1976)47.

Gfeller, Othmar: Vademecum für Verkehrswirtschafter. Ein Beitrag zur Arbeitstechnik für Studierende und Praktiker. Bern 1977.

Goebel, Peter: Ein neuer Speditionstyp an den Güterabfertigungen. In: Deutsche Verkehrs-Zeitung, Sonderausgabe zum Deutschen Spediteurtag vom 6. - 8.6.1966 in Berlin.

Goebel, Peter: Spediteure - Tarifeure. In: Internationales Archiv für Verkehrswesen, 17(1965)12.

Gottschalk, Udo-Hermann: Auch als "Beförderer" in erster Linie Spediteur. Stellung und Aufgabe in der Verkehrswirtschaft. In: Deutsche Verkehrs-Zeitung, Sonderausgabe zum Deutschen Spediteurtag vom 10. - 12.6.1974 in Hamburg.

Gottschalk, Udo-Hermann: Der Spediteur in der Verkehrswirtschaft. Der Spediteur als Frachtführer und seine Tätigkeit im kombinierten Verkehr. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., B 17. Köln 1973.

Gottschalk, Udo-Hermann: Ist die Stellung der Spedition als integraler Bestandteil der Verkehrswirtschaft gefährdet? In: Der Güterverkehr, (1972)2.

Grass, Klaus: Binnenschiffahrtsspedition. Die Organisation und Betriebstechnik im Speditions-Grossbetrieb der Rheinschiffahrt. Betriebs- und Finanzwirtschaftliche Forschungen, hrg. von F. Schmidt, II. Serie, Heft 27. Berlin, Wien 1927.

Grochla, Erwin: Betriebsverbindungen. Berlin 1969.

Grünberg, Siegmund: Das Speditionsrecht in seinen Grundzügen. Wien 1907.

Gugelmann, Johann Friedrich: Die IATA - Was sie ist und was sie nicht ist. In: Schweizerische Handelszeitung, (1976)20 vom 13.5.1976.

Guhl, Theo: Das schweizerische Obligationenrecht. 6., ber. Aufl., bearb. von Hans Merz und Max Kummer. Zürich 1972.

Hald, Karl: Handbuch für Spedition und Verkehr. 3., neu bearb. Aufl. Nürnberg, Düsseldorf, Berlin, Darmstadt 1954.

Hamm, Walter: Die Bedeutung der Spedition für die weltwirtschaftliche Verflechtung in der Zukunft. Vortrag anlässlich der Festveranstaltung zum 100-jährigen Bestehen der Schenker & Co. GmbH. In: Internationale Transportzeitschrift, 33(1972)23.

Hamm, Walter: Verkehr II: Aufgaben und Organisation. In: Handwörterbuch der Wirtschaftswissenschaft, hrg. von Willi Albers. Bd. 8. Stuttgart 1980.

Hänggi, Walter: Haftung des Spediteurs für Erfüllungsgehilfen und Drittpersonen unter besonderer Berücksichtigung des Zwischenspediteurs nach schweizerischem, deutschem und französischem Recht. Diss. Basel 1940.

Hartmann, Hans: Die Stellung des Versenders gegenüber dem Spediteur und dem Frachtführer im Speditionsvertrag. Diss. Basel 1944.

Hatt, Hans: Speditionsgewerbe. Handbuch der schweizerischen Volkswirtschaft II. Bern 1955.

Häwert, Peter: Die Ansprüche des Auftraggebers oder eines Dritten gegen den Spediteur aus Speditionsvertrag, Frachtvertrag und unerlaubter Handlung nach deutschem, schweizerischem und englischem Speditionsrecht. Diss. Berlin 1960.

Hecht, Werner: Der Speditionsvertrag als Vertrag zugunsten Dritter. Abhandlungen zum schweizerischen Recht. Neue Folge, begr. von Max Gmür, hrg. von Theo Guhl, 146. Heft. Bern 1939.

Hegner, Franz: Die Beziehungen zwischen den UIC-Bahnen und dem Speditionsgewerbe. Vortrag anlässlich der FIATA-Herbsttagung in Tunis 1980. In: Internationale Transportzeitschrift, 41(1980)41/42.

Hilger, Peter: Rationalisierung durch Betriebswirtschaft. In: Internationales Archiv für Verkehrswesen, 17(1965)12.

Hofstetter, Josef: Der Auftrag und die Geschäftsführung ohne Auftrag. Schweizerisches Privatrecht, Bd. VII/2, Obligationenrecht, besondere Vertragsverhältnisse, hrg. von Frank Vischer. Basel, Stuttgart 1979.

Hölterling, Hasso: Wie können Mittel- und Kleinbetriebe das Angebot der Transportunternehmen ausnutzen? Transportkette 21. Schriftenreihe der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e.V. Frankfurt M. 1977.

Huber, Ernst Rudolf: Wirtschaftsverwaltungsrecht, Bd. 1. Tübingen 1953.

Hüttner, Manfred: Grundzüge der Marktforschung. Wiesbaden 1972.

Ihde, Gösta-B.: Die moderne Spedition - der Funktionswandel des Speditionsgewerbes. Vortrag in Villingen. In: Deutsche Verkehrs-Zeitung, 33(1979)123.

Illetschko, Leopold L.: Transport-Betriebswirtschaftslehre. 2., neu bearb. Aufl. Wien, New York 1966.

Internationale Transportzeitschrift, 36(1975)43.

Jäger, Edwin P.: "Dicke Suppe" im Tarif-Topf. Interview in: Schweizerische Handelszeitung, 119(1980)20 vom 16.5.1980.

Jürgensen, Harald: Die Zukunftsaussichten des Spediteurs. Vortrag am X. Weltkongress der FIATA. Gekürzte Fassung. In: Internationale Transportzeitschrift, 29(1967)39.

Jürgensen, Harald: Marketing im Verkehr. In: Internationales Verkehrswesen, 24(1972)2.

Keller, Max: Betriebswirtschaftliche Faktoren der Wettbewerbsfähigkeit von Speditionsunternehmungen mit eigenem Fahrzeugeinsatz. Unter Zugrundelegung der Güterverkehrsmarktverhältnisse in der Bundesrepublik Deutschland. Diss. Fribourg 1966.

Klein, Günther: Logistik und Spedition. In: "Der Spediteur", (1980)4.

Krieg, Jürgen: Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen in Verträgen mit Deutschen und Ausländern. Diss. Frankfurt M. 1965.

Kühn, Richard: Marktforschung für die Unternehmungspraxis. Methoden, Entscheide, Kontrollen. In: Die Orientierung Nr. 67, hrg. von der Schweizerischen Volksbank. Bern 1978.

L'Eplattenier, Ludwig: Das Berufsbild und die Rolle des Tarifeurs im Beförderungsgeschehen. In: Verkehrsannalen - Mitteilungen der Oesterreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, 19(1972)5.

Leumann, Walter: Die Rechtsstellung des schweizerischen Sammelladungsspediteurs. Abhandlungen zum schweizerischen Recht. Neue Folge, begr. von Max Gmür, hrg. von Theo Guhl, 280. Heft. Bern 1950.

Lexa, Hans: Speditions- und Lagerhausbetriebe. Enzyklopädie der Betriebswirtschaftslehre IV, Handwörterbuch der Absatzwirtschaft, hrg. von Bruno Tietz. Stuttgart 1974.

Linden, Walter: Grundzüge der Verkehrspolitik. Die Wirtschaftswissenschaften, hrg. von E. Gutenberg. Wiesbaden 1961.

Marré, Heribert: Handelsfunktionen. Enzyklopädie der Betriebswirtschaftslehre IV, Handwörterbuch der Absatzwirtschaft, hrg. von Bruno Tietz. Stuttgart 1974.

Martin, Adolf: Das Speditionsgewerbe aus der Sicht des Gesetzgebers. In: Wirtschafts-Correspondent, (1963)38.

Marzec, Jan: Die Spedition im integrierten Transportsystem. In: Internationale Transportannalen 1976.

Matthäi, Joachim: Zur Stellung von Vermittlerorganen im Transportwesen. In: Wissenschaftliche Zeitschrift der Hochschule für Verkehrswesen "Friedrich List" in Dresden, 19(1972)2.

May, Willi: Tarifbildung und Preispolitik. Die tarifpolitischen Entwicklungen im Spediteursammelgutverkehr. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., B 33. Köln 1976.

May, Willi; Kaltz, Bernhard: Gewerbepolitik - eine Kunst des Möglichen. Ein Katalog aktueller Probleme. In: Deutsche Verkehrs-Zeitung, Sonderausgabe zum Deutschen Spediteurtag vom 10. - 12.6.1974 in Hamburg.

Mayer, Leopold: Speditionsgeschäft und Speditionsbetrieb. Grundzüge der Betriebswirtschaftslehre der Speditionsunternehmungen. Betriebswirtschaft, 8. Heft. Wien 1933.

Meier, Walter: Der Speditionsmarkt der Schweiz. Basel 1975.

Meister, Kurt: Funktionen und Aufgaben des Spediteurs. Vortrag am Seefracht-Seminar des Swiss Shippers' Council vom 24. - 26. Januar 1979 in Rüschlikon.

Meyer, Hans-Reinhard: Der Verkehr, II. Allgemeine Grundlagen und Grundbegriffe. Vorlesung an der Universität Bern. Wintersemester 1978/79.

Meyer, Hans-Reinhard: Der Verkehr und seine grundlegenden Probleme. Basel 1956.

Meyer, Norwin: Der Speditionsvertrag nach schweizerischem Recht. Abhandlungen zum schweizerischen Recht. Neue Folge, hrg. von Theo Guhl, 68. Heft. Bern 1931.

Meyer, Rudolf: Der Spediteur in seinem Verhältnis zu Eisenbahn und Kraftverkehr. Verkehrswirtschaftliche Schriftenreihe der Deutschen Verkehrs-Zeitung, Heft 11. Hamburg 1957.

Meyer, Rudolf: Eisenbahn und Spedition im Spannungsfeld zwischen Kooperation und Konkurrenz. In: Schienen der Welt, (1978)11.

Meyer, Theodor: Die Stellung der gewerblichen Lagerei. In: Internationales Archiv für Verkehrswesen, 17(1965)12.

Mittendorf, Hans; Oelfke, Wolfgang: Güterverkehr und Spedition. Verkehrsbetriebslehre. 17., überarb. Aufl. Bad Homburg vor der Höhe, Berlin, Zürich 1974.

Modal-Split-Modell für den Binnengüterverkehr. Grundlage: Güterverkehrsstatistik 1974. Modellentwicklung Z0 und Modellanwendungen für den Zustand Z1. GVK-Auftrag Nr. 76. Erstellt von Infraconsult AG Bern. Bern 1977.

Müller, Roland: Modal Split des Stückgutverkehrs in der Schweiz - Analyse und Prognose Z1. Auftrag Nr. 107 der Eidgenössischen Kommission für die Schweizerische Gesamtverkehrskonzeption GVK-CH. Zürich 1977.

Niederquell, Herbert: Die Bedeutung der Kraftwagen-Spedition in der deutschen Verkehrswirtschaft. In: Internationales Archiv für Verkehrswesen, 17(1965)12.

Nobel, Peter: Das revidierte Kartellgesetz soll Verbesserungen bringen. In: Tages-Anzeiger, 88(1980)32 vom 8.2.1980.

Noelle, Elisabeth: Umfragen in der Massengesellschaft. Einführung in die Methoden der Demoskopie. Reinbek bei Hamburg 1963.

Ochsé, John: Der Speditionsvertrag im schweizerischen Recht nach den Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteuren-Verbandes vom 29. Januar 1932 unter besonderer Berücksichtigung des deutschen und französischen Speditionsrechts. Diss. Zürich 1933. Brugg 1933.

Oeynhausen, Horst: Das Recht der Spedition: Den Forderungen der Zeit angepasst. In: Deutsche Verkehrs-Zeitung, 34(1980)63.

Ohling, Heiko: Export-Import-Spedition. Handbuch für Praxis und Technik des Aussenhandels. 7., vollst. überarb. und erw. Aufl. Wiesbaden 1973.

Organe und Institutionen des SSV. Stand: 20. August 1980, hrg. vom Schweizerischen Spediteur-Verband. Basel 1980.

Out, Hans: Analyse der Strukturen und Wettbewerbsverhältnisse im Bereich Spedition - Lagerei - Umschlag. ifo-Studien zur Verkehrswirtschaft, 9. München 1978.

Panalpina: Wissenswertes über Spedition, zusammengesellt für das Exportseminar der Schweizerischen Zentrale für Handelsförderung in Hertenstein vom 28. - 30. Oktober 1975. Basel 1975.

Papp, Florian: Haftungsrechtliche Fragen im Zusammenhang mit §§ 412, 413 HGB. Zur Abgrenzung der Haftung von Spediteur und Frachtführer im nationalen Güterfernverkehr. Diss. Köln 1973.

Peters, Arno: Synchronoptische Weltgeschichte. München 1965.

Petersen, Harald: Das Sammelladungsgeschäft der Spediteure. In: Internationales Archiv für Verkehrswesen, 17(1965)12.

Pirath, Carl: Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft. 2., erw. Aufl. Berlin, Göttingen, Heidelberg 1949.

Pontow, Ludwig: Die betriebswirtschaftliche Organisation in Speditionsgrossbetrieben. Berlin 1922.

Predöhl, Andreas: Verkehrspolitik. Grundriss der Sozialwissenschaft, hrg. von Harald Jürgensen und Andreas Predöhl, Bd. 15. 2., verb. und erw. Aufl. Göttingen 1964.

Predöhl, Andreas: Verkehrspolitische Probleme der euopäischen Integration. Schiene und Strasse, 11(1961), hrg. von Leo Brandt. Dortmund 1961.

Rattat, Karl-Heinz; Klein, Günter: Produktivitätsreserven im Speditions- und Lagereigewerbe. Frankfurt M. 1971.

Reiner, Gerhard: Der Speditionslagerschein in Deutschland und England unter Berücksichtigung der unterschiedlichen rechtlichen und wirtschaftlichen Stellung des Spediteurs. Diss. Mainz 1977.

Rössger, Edgar: Luftverkehr und Spedition. Forschungsberichte des Landes Nordrhein-Westfalen, Nr. 882, hrg. durch das Kultusministerium. Köln, Opladen 1960.

Schaltenbrand, Walter: Die Haftung des Spediteurs im Lichte der "Allgemeinen Bedingungen 1980 des Schweizerischen Spediteur-Verbandes". Referat anlässlich eines Transportseminars des Swiss Shippers' Council vom 23. - 25. April 1980 in Genf.

Scharl, Konrad: Betriebswirtschaftliche Probleme des Speditionsgewerbes - insbesondere Kostenrechnung, Preisbildung und Besteuerung. Diss. Nürnberg 1963.

Schlichting, Wolfhart: Aktuelle Probleme des Eisenbahnverkehrs. Eisenbahn und Spedition. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., B 7. Köln 1969.

Schlichting, Wolfhart: Seehäfen und Spedition. In: Internationales Archiv für Verkehrswesen, (1959)1.

Schluep, Walter: "Verschärfung des Missbrauchprinzips". Ausführungen anlässlich der Eröffnung der Visura-Agentur in Grenchen vom 29.11.1979. In: Der Bund, 130(1979)281 vom 30.11.1979.

Schmitt, Hans-Jörg: Verpackung - russisches Roulett im Verkehrssystem. In: Deutsche Verkehrs-Zeitung, Sonderausgabe zum Deutschen Spediteurtag vom 17. - 21.10.1978 in München.

Schmitz, Horst-Peter: Die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Spedition auf vertraglicher Basis in der Bundesrepublik Deutschland. Düsseldorf 1957.

Schönenberger, Wilhelm: Schweizerisches Obligationenrecht. Textausgabe mit Einleitung, Anmerkungen, Ausführungserlassen und Sachregister. 31. Aufl. Zürich 1973.

Schott, Kornelius: Deckungsbeitragsrechnung in der Spedition. Eine Fallstudie zur Weiterentwicklung der Kosten-, Erlös- und Ergebnisrechnung in der Spedition unter besonderer Berücksichtigung des Sammelgutverkehrs mit Lastkraftwagen. 2., überarb. Aufl. Hamburg 1975.

Seidenfus, Hellmuth St.: Der Spediteur in der Verkehrswirtschaft. Heutige Stellung und künftige Bedeutung der Spedition und gewerblichen Lagerei innerhalb unserer Verkehrswirtschaft. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., B 17. Köln 1973.

Senckpiehl, Richard: Das Speditionsgeschäft nach deutschem Recht. Hannover 1907.

Sieber, Hugo: Grenzen wettbewerbsrechtlicher Machtbeurteilung. In: Neue Zürcher Zeitung, 200(1979)278 vom 29.11.1979.

Spera, Kurt: Der Tarifeur der Zukunft - Betriebswirt des Transportwesens. In: Verkehrsannalen - Mitteilungen der Oesterreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, 26(1980)2.

Spera, Kurt: Spedition gestern, heute und morgen. Vortrag vom 11. Mai 1967 an der Hochschule für Verkehrswesen "Friedrich List" in Dresden. In: Mitteilungen der Oesterreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, 14(1967)5.

Statuten der Schweizerischen Vereinigung der Transportbenützer vom 25.5.1965.

Statuten der Vereinigung für eine Transport-Ordnung im schweizerischen Speditionsgewerbe. Basel 1973, revidiert 1974.

Statuten des Schweizerischen Spediteur-Verbandes. Bern 1920, letzte Revision vom 14.5.1955.

Steinfeld, Dietrich: Formen der Speditionsversicherung. Veröffentlichungen des Seminars für Versicherungswissenschaft der Universität Hamburg und des Versicherungswissenschaftlichen Vereins in Hamburg e.V., hrg. von Hans Möller. Neue Folge, Heft 26. Karlsruhe 1965.

Stellung und Aufgaben der Spedition in der modernen Wirtschaft. Gutachten der Gruppe A - Verkehrswirtschaft - des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium vom 5. Dezember 1970. Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium, Heft 14. Bonn 1970.

Stoffel, Max: Die Haftung des Spediteurs nach schweizerischem Recht. Referat im Rahmen eines unter diesem Thema veranstalteten Symposiums vom 17.11.1976 in Basel. In: Internationale Transportzeitschrift, 37(1976)49.

Stohler, Jacques: Die Integration des Verkehrs. Europäische Erfahrungen und Probleme. Veröffentlichungen der List-Gesellschaft, Bd. 33. Reihe A: Studien des List-Instituts, hrg. von Harry W. Zimmermann. Basel, Tübingen 1963.

Täuber, Carl: Speditionsgewerbe. Reichesbergs Handwörterbuch der schweizerischen Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung, Bd. III, Teil I. Bern 1909 - 1911.

Tschudi, Jean-Pierre: Die Verträge des Speditionsgeschäfts unter Berücksichtigung der Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteur-Verbandes. Diss. Zürich 1974. Zürich 1975.

Vadnai, Eugen: Die Geschichte des Speditionsgeschäftes. Budapest 1925.

Vadnai, Eugen: Die Stellung des Spediteurs in der arbeitsteiligen Verkehrswirtschaft. Budapest 1924.

Vadnai, Eugen: Leitfaden des schweizerischen Transportwesens. Zürich 1931.

van Klaveren, Jacob: Geschichte des Wirtschaftsbetriebes. Enzyklopädie der Betriebswirtschaftslehre I/3. Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, hrg. von Erwin Grochla und Waldemar Wittmann. 4., völlig neu gestaltete Aufl. Stuttgart 1976.

Verzeichnis der Wirtschaftsgruppen und Betriebsarten, hrg. vom Eidgenössischen Statistischen Amt. Bern 1965.

Vom Wirken des internationalen Spediteurs, hrg. vom Verband Basler Spediteure. Basel o.J.

Wabersinke, Walter: Speditionswesen: Speditionsgewerbe, Bahnspedition und Bahnsammelladungsspedition. 2., verb. Aufl. Hamburg 1975.

Wecker, Gerd: Kostenrechnung im Speditionsbetrieb. Diss. München 1969.

Weinhold-Stünzi, Heinz: Grundlagen wirtschaftlicher Absatzführung. 2., unveränd. Aufl. Bern 1974.

Wer sind die grössten Schweizer Unternehmen? In: Schweizerische Handelszeitung, 118(1979)25 vom 21.6.1979.

Willeke, Rainer: Verkehrspolitik. Handbuch der Wirtschaftswissenschaften, Band II: Volkswirtschaft, hrg. von Karl Hax und Theodor Wessels. 2., überarb. und erw. Aufl. Köln, Opladen 1966.

Wolf, Frédéric: Funktionen und Aufgaben des Spediteurs. Vortrag am Seefracht-Seminar des Swiss Shippers' Council vom 24. - 26. Januar 1979 in Rüschlikon.

Wolters, Heinz: Der Spediteur in der Verkehrswirtschaft. Das Verhältnis des Speditionsgewerbes zu den verschiedenen Verkehrsträgern und die Bedeutung des Spediteurs als Wegbereiter des internationalen Verkehrs. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., B 17. Köln 1973.

Zäpfel, Kurt: Verkehrsnutzer und Spedition. In: Internationales Archiv für Verkehrswesen, 7(1955)14.

Zeilbeck, Wilhelm: Aktuelle Probleme der internationalen Spedition - ihr Verhältnis zu den Verkehrsträgern. Vortrag am Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Köln vom 31.1.1978. Zürich 1978.

Zeilbeck, Wilhelm: Die FIATA als Weltorganisation der Spediteure. In: Deutsche Verkehrs-Zeitung, Sonderausgabe zum 15. FIATA-Weltkongress vom 25. - 29.9.1977 in Los Angeles.

Zoelly, Dietrich: Bankgeschäfte durch den Speditionsunternehmer. Diss. Zürich 1954. Winterthur 1954.

Zorn, Walther: Der Schlüssel zur Kostenrechnung. Einführung, Leitprogramm, Modellbetrieb. Kaufmännisches Grundwissen strukturiert, hrg. von Martin F. Wolters. Hamburg 1979.

zu Weichs-Glon, Friedrich: Die Verstaatlichung des Speditionswesens. Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft. Tübingen 1898.

ANHANG

F R A G E B O G E N S P E D I T E U R E

Teil I

1. Wo liegt der Hauptsitz bzw. das Mutterhaus Ihrer Firma?

   - Basel ....
   - Buchs, St. Margrethen ....
   - Chiasso ....
   - Genf ....
   - Lausanne ....
   - St. Gallen ....
   - Schaffhausen, Ramsen ....
   - Vallorbe ....
   - Zürich ....
   - Uebrige Schweiz ....
   - Ausland *) ....

   *) Bitte ebenfalls Ort des Hauptsitzes in der Schweiz ankreuzen

2. Wo sind Sie in der Schweiz mit Niederlassungen (Hauptsitz und/oder Filialen) vertreten? Mit wievielen Beschäftigten?

   Bei mehr als einer Niederlassung pro Position bitte jeweils die Beschäftigtenwerte der einzelnen Niederlassungen getrennt aufführen. Also z.B. für 3 Niederlassungen 9 / 25 / 12 und 4 / 11 / 3.

	Anzahl Niederlassungen	Anzahl Beschäftigte: Kaufm. administr. Bereich	Anzahl Beschäftigte: Uebrige Bereiche
- Basel	.....	.....	.....
- Buchs, St. Margrethen	.....	.....	.....
- Chiasso	.....	.....	.....
- Genf	.....	.....	.....
- Lausanne	.....	.....	.....
- St. Gallen	....	.....	.....

	Anzahl Niederlassungen	Anzahl Beschäftigte: Kaufm. administr. Bereich	Anzahl Beschäftigte: Uebrige Bereiche
- Schaffhausen, Ramsen	.....	.....	.....
- Vallorbe	.....	.....	.....
- Zürich	.....	.....	.....
- Uebrige Schweiz	.....	.....	.....

3. Wann wurde Ihre Firma gegründet und wo?

	BS	GE	SG	SH	TI	VD	ZH	Uebrige CH
- Vor 1945	...	...	...	...	...	...	...	...
- 1945 - 1960	...	...	...	...	...	...	...	...
- 1961 - 1970	...	...	...	...	...	...	...	...
- Nach 1970	...	...	...	...	...	...	...	...

4. Sind Sie Linienagent einer Schiffahrtsgesellschaft? Ja / Nein
(Bitte Nichtzutreffendes streichen)

5. Ist Ihrer Firma ein Reisebüro angegliedert? Ja / Nein

6. Ueber wieviel Lager- bzw. Umschlagfläche in m2 verfügen Sie total in der Schweiz?

	Für verzollte Güter m2	Für unverzollte Güter m2
- Lagerfläche	.....	.....
- Umschlagfläche	.....	.....

7. Wie gross ist Ihr Fahrzeugpark?

- Anzahl leichter und mittelschwerer Fahrzeuge für den Nahverkehr .....
- Anzahl Schwerfahrzeuge für den Fernverkehr .....
- Durchschnittliche Anzahl unter Kontrakt stehender Fahrzeuge .....

8. a) Ist Ihrer Ansicht nach in den letzten Jahren die Konkurrenz ausländischer Spediteure deutlich spürbarer geworden? Ja / Nein

b) Wenn "Ja"; auf welchem Gebiet hauptsächlich?

- Hafenspediteure ....
- .....

.....

.....

9. a) Lässt sich eine vermehrte Tendenz der Verlader feststellen, wonach sich diese direkt an den Frachtführer wenden unter Ausschaltung des Spediteurs? Ja / Nein

b) Wenn "Ja"; an welche Frachtführer vor allem?

- Bahngesellschaften ....
- Strassentransporteure ....
- Linienreedereien ....
- Luftfrachtgesellschaften ....

10. a) Werden Sie von Verladerseite inbezug auf Preisfestsetzung immer stärker unter Druck gesetzt? Ja / Nein

b) Wenn "Ja"; in welchen Bereichen ganz besonders?

	Inland	Europa	Uebersee
- Schiene	....	....	
- Strasse	....	....	
- See		....	....
- Luft		....	....
- Umschlag: . Inland	....		
. Hafen	....		

11. Wo liegen heute für den Spediteur (noch) angemessene Verdienstspannen drin?

		Sammel-verkehr	Komplett-Ladungen
- Schiene		....	....
- Strasse		....	....
- See:	. Container	....	....
	. Konventionell		
- Luft:	. Groupage		
	. Split-Charter		
	. Einzelsendungen		

Teil II

Vier Grössen des betrieblichen Rechnungswesens für das Jahr 1978

1. Durchschnittlicher Bruttogewinn pro Mitarbeiter:

Fr. .....

Bruttogewinn verstanden als
Finanzumsatz (total an ausgegangenen Rechnungen)
minus direkte Kosten (Frachten, Zölle, Korrespondenten usw.)

2. Durchschnittliche Gemeinkosten pro Mitarbeiter:

Fr. .....

3. Durchschnittliche Lohn- und Sozialkosten pro Mitarbeiter:

Fr. .....

4. Durchschnittlicher Reingewinn pro Mitarbeiter:

Fr. .....

Teil III / Durch Sie im Jahre 1978 vermitteltes Transportvolumen in Tonnen

	Schiene 1)	Strasse 2)	Luft	Binnen-gewässer 2)	Hochsee 2)	T O T A L
	t	t	t	t	t	t
1. National (innerhalb der Schweiz)						
2. International: - Europa Import						
- " Export						
- Uebersee Import *)						
- " Export *)						
- Naher Osten Export *)						
3. Transit durch die Schweiz						
4. Geschäfte, welche transportmässig die Schweiz nicht berührten						
5. Im Zusammenhang mit dem Ueberseeverkehr; Vor- bzw. Nachlauf-Verkehrsträger in Europa:						
- Import						
- Export						

*) Um Doppelzählungen zu vermeiden, bitte nur Verkehrsträger der Hauptstrecke aufführen
1) Inklusive Huckepack, Wechselpritschen und Containers
2) Inklusive Containers

Allgemeine Bedingungen (1980) des Schweizerischen Spediteur-Verbandes

erarbeitet unter Mitwirkung der Schweizerischen Vereinigung der Transportbenützer (Swiss Shippers' Council), Lausanne
veröffentlicht im Schweizerischen Handelsamtsblatt vom 23. Oktober 1980
in Kraft seit dem 1. Januar 1981.

Vorwort/Ingress

Der Schweizerische Spediteur-Verband hat erstmals am 30. Mai 1922 ‹Allgemeine Bedingungen› erlassen. Sie wurden am 29. Januar 1932 und am 21. Mai 1966 revidiert.

Allgemeine Bedingungen dienen dazu, die gesetzlichen Bestimmungen zu ergänzen.

Definition

Art. 1

Der Spediteur organisiert Transporte und setzt zu deren Durchführung Frachtführer und andere Unterbeauftragte ein.

Er kann Transporte mit eigenen Mitteln durchführen (Selbsteintritt).

Er kann hauseigene Through Bills of Lading oder andere Dokumente mit Auslieferungsverpflichtung ausgeben.

Für alle Speditionsaufträge, die von Mitgliedern des Schweizerischen Spediteur-Verbandes übernommen werden, gelten unter Vorbehalt zwingender gesetzlicher Bestimmungen die nachstehenden Allgemeinen Bedingungen als Vertragsinhalt.

Offertstellung

Art. 2

Die vom Spediteur offerierten Frachtsätze und Pauschalen verstehen sich für den Transport.

Voraussehbare Kosten und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Transport gelten als eingeschlossen, soweit sie nicht besonders aufgeführt sind.

Art. 3

Der Spediteur garantiert grundsätzlich keine Einhaltung von Lieferfristen. Wünscht der Auftraggeber eine Lieferfristgarantie, so muss sie ausdrücklich schriftlich vereinbart werden.

Art. 4

Offerten und Lieferfristgarantien werden hinfällig:

- wenn sie 30 Tage nach Abgabe noch nicht angenommen worden sind,
- wenn der Auftraggeber die Bedingungen des Spediteurs nicht genau erfüllt,
- wenn der Auftraggeber nachträglich andere Transportmittel, Leitwege und Beförderungsarten als die anfänglich vorgesehenen vorschreibt.

Änderungen von Tarifen und Wechselkursen, unvorhergesehene ausserordentliche Änderungen der Arbeitsbedingungen sowie Verkehrsbehinderungen bedingen Preisanpassungen.

Auftragerteilung

Art. 5

Der Auftrag ist dem Spediteur rechtzeitig und schriftlich oder per Telex zu erteilen. Wird er mündlich, telefonisch oder telegrafisch erteilt, so ist er schriftlich oder per Telex zu bestätigen. Bis zum Eintreffen der Bestätigung beim Spediteur trägt der Auftraggeber die Gefahren einer unrichtigen oder unvollständigen Übermittlung.

Art. 6

Der Auftrag ist auch dann verbindlich, wenn er nicht vom Firmainhaber oder von einem bevollmächtigten Angestellten erteilt worden ist.

Art. 7

Der Auftrag hat folgende Angaben zu enthalten:

- Adresse des Absenders bzw. des Empfängers,
- Ort der Anlieferung bzw. der Ablieferung,
- Zeichen, Nummern und Anzahl der Kolli,
- Art der Verpackung,
- Inhalt der Frachtstücke und eventuell Zusammensetzung der Ware gemäss den geltenden Vorschriften zuhanden der Zollorgane,
- richtige Bezeichnung reglementierter Güter (z.B. Gefahrengut),
- das Brutto- und eventuell das Nettogewicht,
- soweit erforderlich den Wert der Sendung,
- Frankaturvorschrift,
- Beförderungsart, z.B. Frachtgut, Sammelgut, Schnellgut, Express, Luftfracht, Strassentransport, Containerverschiffung, usw.,
- genaue Weisungen betreffend Art der Verzollung sowie Erstellung und Versand von Dokumenten.

Art. 8

Übernimmt der Spediteur einen Gesamttransportauftrag (z.B. ganze Fabrikanlagen, Kraftwerke, unteilbare Gegenstände mit grossen Gewichten und/oder Dimensionen, oder Transporte durch Gebiete mit ungenügend ausgebauten Transportwegen), so kann er mit seinem Auftraggeber besondere Vereinbarungen treffen.

Auftragerfüllung

Art. 9

Der Spediteur organisiert die ihm anvertrauten Transporte, soweit der Auftraggeber ihm nicht diesbezügliche Weisungen erteilt, nach seinem eigenen Ermessen und mit der gebotenen Sorgfalt und wählt die ihm geeignet scheinenden Transportmittel, Leitwege und Beförderungsarten.

Zur Sorgfaltspflicht gehört, dass das vom Spediteur gewählte Transportmittel – sofern möglich – mit genügender Deckung der Frachtführerhaftung versehen ist.

Art. 10

Der Spediteur ist weder verpflichtet, die ihm vom Auftraggeber oder dessen Lieferanten gemachten Angaben oder den Inhalt der Sendung zu überprüfen noch eine Gewichtskontrolle vorzunehmen. Stellt der Spediteur Unstimmigkeiten fest, so klärt er sie mit dem Auftraggeber ab.

Art. 11

Nicht als Teil des Auftrages gilt der Text in Handelsdokumenten, die dem Auftrag beiliegen; es sei denn, der Auftraggeber bezeichne diese ausdrücklich als Bestandteil des Auftrags.

Spezielle Transportbestimmungen

Art. 12

Interesse an der Lieferung

Der Spediteur deklariert nur auf ausdrückliches Verlangen ein Interesse an der Lieferung. Der Auftraggeber bestimmt die Höhe des Betrags.

Art. 13

Herkunftszeichen

Soll dem Absender die wirkliche Bestimmung oder dem Empfänger die Herkunft einer Ware nicht bekannt werden, so ist dies dem Spediteur ausdrücklich mitzuteilen.

Weist der Empfänger den Spediteur an, das Transportgut an einen Dritten weiterzuleiten, so verschweigt der Spediteur, auch ohne besondere Aufforderung, dem Dritten den Namen des Urabsenders und die Herkunft des Transportgutes.

Der Spediteur entfernt jedoch nur auf ausdrückliches Verlangen die Herkunftszeichen an der äusseren und inneren Verpackung und an der Ware selbst.

Art. 14

Revers

Der Spediteur kann bei Reexpedition ganzer Wagenladungen, die ohne Umladung und Nachwiegung erfolgt, der Bahn Revers erteilen, sofern der Auftrag nichts Gegenteiliges vorsieht.

Werden bezüglich Umladung, Nachwiegung usw. vom Auftraggeber besondere Weisungen erteilt, so hat dieser für die Kosten der entsprechenden Manipulation einzutreten.

Art. 15

Hochwertige Güter

Der Spediteur bezeichnet hochwertige Güter in den Begleitpapieren nur dann als solche, wenn es der Auftraggeber ausdrücklich verlangt.

Art. 16

Konsularfaktur

Konsularfakturen werden vom Spediteur oder seinem Beauftragten im Seehafen nur auf ausdrücklichen Auftrag erstellt. Der Spediteur resp. sein Beauftragter stützt sich auf die ihm zugestellten Unterlagen, handelt nach bestem Wissen und Können, wird aber durch die Erstellung der Konsularfakturen für eventuelle Mehrzölle, Zollstrafen, erhöhte Konsularabgaben usw. nicht verantwortlich. Vorbehalten bleibt Art. 25.

Art. 17

Zollplomben

Das Anbringen von Zollplomben und Stempeln, das Bemustern und die Prüfung des Transportguts sowie das Entfernen der Herkunftszeichen nach den Weisungen des Auftraggebers erfolgt, auch wenn hiezu keine besonderen Fachkenntnisse oder Einrichtungen erforderlich sind, ohne jede Garantie noch Haftung seitens des Spediteurs.

Art. 18

Camionverlad

Soweit in einzelnen Verkehren nicht abweichende Vereinbarungen bestehen, ist in der Schweiz die Beladung des Camions Sache des Absenders und die Entladung diejenige des Empfängers.

Schäden, die dabei entstehen, sind weder vom Camionneur noch vom Spediteur zu vertreten.

Hilft der Chauffeur beim Aufladen oder Abladen oder besorgt er diese Manipulationen allein, so ist er als Hilfsperson des Absenders bzw. Empfängers zu betrachten.

Art. 19

Versicherung

Der Spediteur besorgt die Transportversicherung nur auf ausdrückliches, schriftliches Verlangen.

Seine Funktion ist lediglich die Vermittlung der Versicherung zu den Bedingungen des Versicherers; und als Beauftragter haftet er nur für richtige Auswahl und Instruktion des Versicherers.

Lautet der Auftrag auf Deckung einer Versicherung schlechthin, so schliesst der Spediteur eine Transportversicherung w. p. a. (with particular average) ab, sofern dies bedingungsgemäss möglich ist. Wünscht der Auftraggeber eine geringere oder eine umfassendere Deckung, z. B. Einschluss von Spezialrisiken wie Bruch, Rost usw. oder neben der Transportversicherung die Deckung einer zusätzlichen Haftung, so hat er einen entsprechenden Versicherungsauftrag zu erteilen.

Art. 20

Lagerung

Übernimmt der Spediteur einen Lagerungsauftrag, so gelten die Reglemente des benützten Lagers als Vertragsinhalt zwischen dem Auftraggeber und dem Spediteur.

Art. 21

Wird das Transportgut vom Empfänger am Bestimmungsort nicht abgenommen oder wird es unterwegs aus einem Grunde, den der Spediteur nicht zu vertreten hat, aufgehalten, so lagert es auf Bahnhöfen, auf Quais, auf Flugplätzen, in Lagerhäusern, in Leichterschiffen, auf Fahrzeugen usw. auf Rechnung und Gefahr des Auftraggebers.

Im Rahmen seiner Sorgfaltspflicht ist der Spediteur – sofern möglich – für ordnungsgemässe Lagerung und Schadenminderung/-verhütung besorgt.

Die Kosten sind vom Auftraggeber laufend zu bezahlen.

Art. 22

Inkasso

Nach definitivem Eingang des Betrages zahlt der Spediteur die Nachnahme sofort aus.

Art. 23

Der Spediteur haftet nicht für allfällige Kursverluste, die zwischen dem Einzahlungs- und dem Auszahlungstag entstehen.

Art. 24

Der Spediteur hat Anspruch auf eine Inkassoprovision. Verweigert der Empfänger des Transportguts deren Bezahlung, so hat sie der Auftraggeber zu übernehmen.

Haftung des Spediteurs

Art. 25

Grundsätzliches

Der Spediteur haftet dem Auftraggeber für getreue und sorgfältige Ausführung des Auftrags. Er haftet für Schäden aus Nichterfüllung von Vertragspflichten.

Art. 26

Bei grobem Verschulden haftet der Spediteur unbeschränkt, bei leichtem Verschulden haftet er beschränkt. Bei grobem oder leichtem Verschulden von Hilfspersonen seines eigenen Betriebs haftet der Spediteur beschränkt.

Bei beschränkter Haftung übersteigt die Entschädigung

– weder sFr. 25.– pro Kilo brutto
– noch sFr. 2 500.– pro Kollo
– noch sFr. 25 000.– pro Ereignis.

Vorbehalten bleiben abweichende Haftungsbeschränkungen gemäss dem nach Art. 28 und 29 anwendbaren Frachtrecht.

Art. 27

Der Spediteur haftet für sorgfältige Auswahl und Instruktion der von ihm eingesetzten Unterbeauftragten (Frachtführer irgendwelcher Art, Spediteure, Lagerhalter, Versicherer, Banken und andere Inkassomandatare, usw.).

Die Transportreglemente, Bedingungen, insbesondere Haftungsbedingungen, Versicherungs- und Konnossementsklauseln dieser Unterbeauftragten gelten als Vertragsinhalt zwischen dem Auftraggeber und dem Spediteur. Der Spediteur erteilt auf Verlangen dem Auftraggeber Auskunft über die auf seinen Transport anwendbaren Reglemente, Bedingungen und Klauseln.

Im Schadenfall, den ein Unterbeauftragter zu verantworten hat, macht der Spediteur die Forderung des Auftraggebers beim Verantwortlichen geltend. Auf Wunsch des Auftraggebers und sofern es zweckmässig ist, geht der Spediteur gerichtlich gegen den Unterbeauftragten vor, auf Rechnung und Gefahr des Auftraggebers. Der Spediteur hat Anspruch auf Vergütung seiner Auslagen und auf eine angemessene Kommission.

Auf Verlangen tritt der Spediteur dem Auftraggeber seine Rechte gegen den Unterbeauftragten ab.

Art. 28

Der Spediteur als Frachtführer (Selbsteintritt)

Führt der Spediteur einen Transport mit eigenen Mitteln durch (Selbsteintritt), so haftet er für die von ihm befahrene Strecke als Frachtführer nach den einschlägigen Bestimmungen des in Frage kommenden Frachtrechts.

Art. 29

Through Bill of Lading

Gibt der Spediteur ein hauseigenes Through Bill of Lading aus oder ein anderes Dokument mit Auslieferungsverpflichtung, so haftet er für die ganze vom Dokument gedeckte Strecke durchgehend wie ein Frachtführer.

Kann ermittelt werden, auf welchem Teilstück der Reise der Transportschaden entstanden ist, so gilt für die Schadenregelung zwischen dem Auftraggeber und dem Spediteur das für dieses Teilstück anwendbare Frachtrecht.

Andernfalls wird für die Schadenregelung angenommen, der Schaden habe sich auf dem Teilstück mit der niedrigsten Haftungslimite ereignet.

Art. 30

Intermodaler Verkehr

Beim Übergang geschlossener Transportgefässe (gedeckt gebaute und mit Blachen gedeckte Bahnwagen, Auflieger, Container, Iglus, ULDs, usw.) und von Paletten von einem Frachtführer zum nächsten wird deren Inhalt in keiner Weise kontrolliert. Deshalb ist der Spediteur von der Haftung für vollzählige und unbeschädigte Auslieferung des Inhalts an Bestimmung und für das Gewicht usw. befreit. Besorgt der Spediteur die Verladung, so haftet er für vollzählige Verladung und fachgerechte Verstauung. Vorbehalten bleibt Art. 29.

Art. 31

Höhere Gewalt

Bei nicht vermeidbaren Schäden durch höhere Gewalt wie Krieg, Mobilmachung, Boykott, Revolution, Bürgerkrieg, Streik, Aussperrung (Lockout), Aufstände, Sperren aller Art, passive Resistenz, behördliche Massnahmen, Betriebsstörungen, Überfüllung der Quais, Wagenmangel, behinderte Schiffahrt, Schiffbruch, Aufruhr, Kaperung, Quarantänen, Verkehrseinstellung oder -beschränkung, nukleare Schäden sowie elementare Ereignisse usw., mögen diese den Spediteur selbst oder seine Unterbeauftragten (wie z.B. Unterspediteure, Frachtführer, Lagerhalter, Versicherer, Banken und andere Inkassomandatare) treffen, ist der Spediteur von jeglicher Haftung befreit.

Art. 32

Fehler Dritter

In keinem Fall geht die Haftung des Spediteurs weiter als diejenige des eingesetzten Unterbeauftragten. Vorbehalten bleiben Art. 25 und 26.

Hat der Spediteur den Frachtführer sorgfältig ausgewählt und instruiert, so kann er für Transportschäden nur im Nachgang zum verantwortlichen Frachtführer belangt werden.

Art. 33

Der Spediteur ist nicht verantwortlich für unrichtige Erhebung von Frachten, Zöllen und Abgaben z.B. Umsatz- und Mehrwertsteuern usw. durch Frachtführer resp. Behörden, sofern er die unrichtige Erhebung nicht selbst verschuldet hat.

Der Spediteur ist auch nicht verantwortlich für die Folgen von Zolltariferhöhungen und von anderen behördlichen Verfügungen mit oder ohne rückwirkende Kraft.

Der Auftraggeber bzw. Empfänger ist gegen Vorlage der entsprechenden Belege zur sofortigen Bezahlung von Nachforderungen des Spediteurs für ursprünglich zu wenig erhobene Frachten, Zölle und Abgaben verpflichtet. Der Spediteur ist verpflichtet, Rückerstattungen von ursprünglich zu viel erhobenen Frachten, Zöllen und Abgaben unverzüglich an den Berechtigten weiterzuleiten. Ausgenommen davon sind Festofferten. Vorbehalten bleibt Art. 4.

Art. 34

Verhältnis zum Versicherer

Für Schäden, die durch eine Transportversicherung gedeckt sind, kann der Spediteur erst im Nachgang zum Versicherer belangt werden.

Art. 35

Erlöschen der Haftung

Mit der vorbehaltlosen Annahme des Transportgutes durch den Empfänger oder dessen Beauftragten erlischt die Haftung des Spediteurs. Indessen können Reklamationen wegen versteckten Schäden dann noch berücksichtigt werden, wenn sie dem Spediteur innert der Frist, an die der jeweilige Frachtführer seine Haftung bindet, gemeldet werden.

Art. 36

Sämtliche Ansprüche gegen den Spediteur verjähren nach einem Jahr, sofern sie nicht nach dem Gesetz oder aus einem anderen Grund schon vorher erloschen sind. Vorbehalten bleiben Arglist und grobe Fahrlässigkeit.

Die Ansprüche erlöschen auch mit dem Verlust des Rückgriffsanspruchs des Spediteurs gegenüber seinem Unterbeauftragten (wie z.B. Unterspediteuren, Frachtführern, Lagerhaltern usw.) sofern der Spediteur den Verlust des Rückgriffsrechts nicht selbst verschuldet hat.

Haftung des Auftraggebers

Art. 37

Der Auftraggeber, gegebenenfalls der Absender oder Empfänger, haftet dem Spediteur und Dritten, auch Versicherern, für alle Folgen aus:

- einer Verpackung, die den normalen Transportanforderungen nicht entspricht,
- unrichtigen, ungenauen oder fehlenden Angaben im Speditionsauftrag, insbesondere für Güter, die auf Grund ihrer Eigenschaften von den Frachtführern gar nicht oder nur unter besonderen Bedingungen angenommen werden, oder deren Verkehr besonderen Kontrollbestimmungen unterliegt,
- dem Fehlen oder verspäteten Beibringen von Dokumenten, Zollpapieren, Ein- und Ausfuhrbewilligungen, usw.

Diese Folgen können sein:

- Verletzung und Tötung von Personen,
- Verlust, Beschädigung, Beschlagnahmung und Verspätung von Gütern Dritter,
- andere materielle Nachteile des Spediteurs, die sich aus der Auftragerteilung ergeben können.

Art. 38

Unkenntnis der einschlägigen Transportreglemente, Bedingungen, Versicherungs- und Konnossementsklauseln usw. befreien den Auftraggeber weder von der Haftung für daraus resultierende Folgen, noch können aus solcher Unkenntnis Ansprüche gegen den Spediteur abgeleitet werden. Vorbehalten bleibt Art. 25.

Zahlungsbedingungen

Art. 39

Die Forderungen des Spediteurs werden mit der Rechnungsstellung fällig.

Art. 40

Der Spediteur ist nicht verpflichtet, Frachten, Zölle und Abgaben vorzulegen. Er kann vom Auftraggeber Vorschüsse in der jeweiligen Währung verlangen. Tritt der Spediteur in Vorlage, so sind ihm Vorlageprovision und Zins sowie ein nachgewiesener Kursverlust zu ersetzen.

Art. 41

Der Spediteur kann seine Forderung auf dem Transportgut nachnehmen.

Art. 42

Lautet die Forderung des Spediteurs auf Schweizer Franken, so ist er nicht verpflichtet, ausländische Valuta an Zahlung zu nehmen. Bei Annahme wird die ausländische Valuta zum Tageskurs umgerechnet.

Der Spediteur ist auch nicht verpflichtet, Wechsel an Zahlung zu nehmen. Bei Annahme von Wechseln werden Diskont, Inkassospesen, Stempel usw. abgezogen.

Art. 43

Wird der Spediteur beauftragt, Fracht, Zoll oder Verbrauchssteuern beim Empfänger des Transportguts zu erheben und weigert sich der Empfänger des Transportguts, die Forderung des Spediteurs zu bezahlen, so haftet der Auftraggeber dafür, es sei denn, der Auftraggeber habe zum Ausdruck gebracht, dass er dieses Risiko nicht übernimmt.

Retentionsrecht

Art. 44

Die dem Spediteur zur Beförderung oder Einlagerung übergebenen sowie die bei ihm für seinen Auftraggeber eingehenden Güter haften ihm als Faustpfand für den jeweiligen Saldo aus dem gesamten Geschäftsverkehr mit dem Verfügungsberechtigten. Der Auftraggeber ist zu verständigen.

Gerichtsstand

Art. 45

Für die Beurteilung aller zwischen Auftraggeber, Empfänger und anderer Partner einerseits und dem Spediteur andererseits strittigen Ansprüche gilt der Ort der Niederlassung des Spediteurs als Gerichtsstand.

Hat der Spediteur mehrere Niederlassungen, so gilt für den Gerichtsstand der Ort derjenigen Niederlassung, die den Speditionsauftrag erhalten hat.

Der Spediteur ist jedoch berechtigt, seine Forderung auch am Wohnsitz seines Schuldners gerichtlich geltend zu machen.

Originaltext

Art. 46

Die Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteur-Verbandes sind in Deutsch, Französisch, Italienisch und Englisch abgefasst und können auch in andere Sprachen übersetzt werden. Als verbindlicher Text im Falle von Meinungsverschiedenheiten gilt die deutsche Fassung.

Copyright Schweizerischer Spediteurverband 1980

F R A G E B O G E N V E R L A D E R S C H A F T

Der Begriff S p e d i t e u r ist, von dessen Haupttätigkeit her betrachtet, in den nachstehenden Fragen als Transportvermittler zwischen Verlader und Frachtführer zu verstehen.

1. Zu welcher Branche zählen Sie Ihre Unternehmung?

   - Nahrungs- und Genussmittelindustrie ....
   - Textil- und Bekleidungsindustrie ....
   - Holz- und Möbelindustrie ....
   - Papierindustrie und graphisches Gewerbe ....
   - Chemische Industrie ....
   - Metallindustrie ....
   - Maschinen-, Apparate- und Fahrzeugbau ....
   - Elektronik und Elektrotechnik ....
   - Uhrenindustrie und Bijouterie ....
   - Internationale Handelsgesellschaften ....

2. Total an Beschäftigten in Ihrer Unternehmung?

   - Bis 100 Mitarbeiter ....
   - 101 - 500 " ....
   - 501 - 1000 " ....
   - Ueber 1000 " ....

3. Steht Ihnen zur Erledigung Ihrer Transport- bzw. Speditionsaufgaben eine EDV-Anlage zur Verfügung?

   - Ja ....
   - Nein ....

4. Haben Sie eine firmeneigene internationale Transport- bzw. Speditionsabteilung?

   - Ja ....
   - Nein ....

5. a) Wenn "Ja" (Sie verfügen über eine firmeneigene internationale Transport- bzw. Speditionsabteilung); Anzahl Beschäftigte in dieser Abteilung?

	Kaufm. administr. Bereich	Uebrige Bereiche
- Bis 5 Mitarbeiter	....	....
- 6 - 14 "	....	....
- 15 - 35 "	....	....
- Ueber 35 "	....	....

b) Ist dieser Abteilung eine Frachtpreis-Kontrollstelle angegliedert?

- Ja ....
- Nein ....

c) Befasst sich diese Abteilung nebst spezifischer Spediteurtätigkeit noch mit weiteren Aufgaben?

- Ja ....
- Nein ....

d) Wenn "Ja" (sie befasst sich noch mit weiteren Aufgaben); wie gross ist die ungefähre zeitliche Belastung zur Erledigung dieser Aufgaben in Prozenten der Haupttätigkeit?

- Fakturierung .... %
- Auftragsabwicklung (auch Dokumente beschaffen und einreichen usw.) .... %
- Verpackung .... %
- Verlad .... %
- Transportversicherung .... %
- Einfuhr- bzw. Ausfuhrverzollung .... %
- .... %

e) Haben Sie nebst einer Transport- bzw. Speditionsabteilung noch weitere Gruppen bzw. Abteilungen, welche sich mit Transportaufgaben befassen?

- Ja ....
- Nein ....

f) Wenn "Ja" (Sie haben noch weitere Gruppen bzw. Abteilungen, welche sich mit Transportaufgaben befassen); welche?

- .....
- .....

6. a) Arbeiten Sie mit einem einzigen Hausspediteur zusammen?

- Ja ....
- Nein ....

b) Wenn "Nein" (Sie arbeiten nicht bloss mit einem einzigen Hausspediteur zusammen); mit wievielen internationalen Spediteuren arbeiten Sie?

- Bis 2 Spediteure ....
- 3 - 5 " ....
- 6 - 10 " ....
- 11 - 20 " ....
- Ueber 20 " ....

7. Weshalb arbeiten Sie mit mehreren Spediteuren zusammen?

- Um je nach Bedarf Konkurrenzofferten einholen zu können ....
- Um die Ihren jeweiligen Bedürfnissen inbezug auf Verkehrsträger, Produkte, Herkunfts- bzw. Bestimmungsort usw. am besten gerecht werdenden Spezialisten einsetzen zu können ....
- Damit Ihre völlige Unabhängigkeit gewahrt bleibt ....
- Weil oft aufgrund der Lieferkonditionen bestimmte Spediteure durch den Kunden vorgeschrieben werden ....
- .....

.....

8. Mit was für Spediteuren arbeiten Sie zusammen?

- Ausschliesslich Schweizer Spediteuren (mit Sitz oder Vertretung in der Schweiz) ....
- Ausschliesslich Hafen- bzw. ausländischen Spediteuren ....
- Schweizer Spediteuren und Hafen- bzw. ausländischen Spediteuren ....

9. Weshalb schalten Sie zur Abwicklung von Transporten den Spediteur ein und gehen nicht direkt zum Frachtführer?

- Der Spediteur offeriert dank seiner Sammelfunktion zu absolut tieferen Preisen als der Frachtführer ....
- Wegen der durch die mehrteiligen Transportabläufe im internationalen Verkehr sich ergebenden Probleme sind Sie auf den Spediteur angewiesen ....
- Durch Angebot eines Gesamt-Dienstleistungspaketes stellt der Spediteur die wirtschaftlichste Lösung dar ....
- .....

.....

10. a) Aufteilung Ihres gesamten Transportvolumens (inkl. Verkehr mit eigenen Transportmitteln) 1978 in Prozenten:

- Inlandverkehr ..... %
- Grenzüberschreitender Verkehr ..... %

Total 100 %

b) Wie setzten Sie 1978 den Spediteur im Inlandverkehr ein?

- Inlandverkehr unter Einschaltung des Spediteurs ..... %
- " ohne " " " ..... %

Total 100 %

c) Inlandverkehr 1978 unter Einschaltung des Spediteurs nach Verkehrsträgern:

- Schiene ..... %
- Strasse ..... %

Total 100 %

d) Wie setzten Sie 1978 den Spediteur im grenzüberschreitenden Verkehr ein?

- Grenzüberschreitender Verkehr unter Einschaltung des Spediteurs ..... %
- Grenzüberschreitender Verkehr ohne Einschaltung des Spediteurs ..... %

Total 100 %

e) Grenzüberschreitender Verkehr 1978 unter Einschaltung des Spediteurs nach Verkehrsträgern und Herkunft bzw. Bestimmung:

		Schiene 1)	Strasse 2)	Luft	Binnen-gewässer 2)	Hochsee 2)	T o t a l	Aufteilung
		%	%	%	%	%	%	%
Europa:	- Import					X	1 0 0	
	- Export					X	1 0 0	
Aussereuropäischer Raum*) :	- Import						1 0 0	
	- Export						1 0 0	
								1 0 0

f) Im Zusammenhang mit dem Uebersee-Verkehr; Vor- bzw. Nachlauf-Verkehrsträger in Europa:

- Import			X		X	1 0 0	
- Export			X		X	1 0 0	

*) Um Doppelzählungen zu vermeiden, bitte nur Verkehrsträger der Hauptstrecke aufführen
1) Inklusive Huckepack, Wechselpritschen und Containers
2) Inklusive Containers

g) Weshalb setzten Sie 1978 nicht für sämtliche Ihrer Transporte den Spediteur ein? Aufteilung des nicht durch Spediteur vermittelten Transportvolumens 1978:

	Inland-verkehr	Grenzüberschreitender Verkehr
1) Beschaffenheit der Ware (z.B. Massengut)	..... %	..... %
2) Eigener LKW-Park	..... %	..... %
3) Direktabkommen mit:		
- Bahn	..... %	..... %
- LKW-Unternehmung(en)	..... %	..... %
- Binnenschiffahrtsunternehmung(en)	..... %	..... %
- Hochseeschiffahrtsunternehmung(en)	..... %	..... %
- Luftfahrtsunternehmung(en)	..... %	..... %
-	..... %	..... %
-	..... %	..... %
Total 2) und 3)	100 %	100 %

11. a) Der Spediteur nach Ihrem Wunsche:
Wie wichtig sind für Sie die Spediteur- bzw. durch ihn vermittelten Transportleistungen inbezug auf folgende Kriterien:

	sw	wi	zw	ww	uw
- Preiswürdigkeit					
- Schnelligkeit					
- Zuverlässigkeit (inbezug auf Auftragsabwicklung)					
- Sicherheit					
- Häufigkeit					
- Pünktlichkeit (inbezug auf Transportablauf)					
- Regelmässigkeit					
- Spediteur-Fachwissen und Beratung					

sw = sehr wichtig
wi = wichtig
zw = ziemlich wichtig
ww = weniger wichtig
uw = unwichtig

b) Der Spediteur in Wirklichkeit:
Wie sehen die Spediteur- bzw. durch ihn vermittelten Transportleistungen effektiv aus?

	sg	g	zg	wg	s
- Preiswürdigkeit					
- Schnelligkeit					
- Zuverlässigkeit (inbezug auf Auftragsabwicklung)					
- Sicherheit					
- Häufigkeit					
- Pünktlichkeit (inbezug auf Transportablauf)					
- Regelmässigkeit					
- Spediteur-Fachwissen und Beratung					

sg = sehr gut
g = gut
zg = ziemlich gut
wg = weniger gut
s = schlecht

12. a) Inwieweit sind Sie üblicherweise in der Lage, den Leitungsweg Ihrer Transporte selber zu bestimmen?

- Immer ....
- Meistens ....
- Selten ....
- Nie ....

b) Wenn "Meistens", "Selten" oder "Nie"; weshalb?

- Der Leitungsweg wird vom Kunden bestimmt ....
- ....
  .....

13. Finden Sie die von Schweizer Spediteuren verlangten Preise im Verhältnis zur angebotenen Leistung:

- Angemessen ....
- Ausnahmsweise übersetzt ....
- Uebersetzt ....

14. a) Sind die von Schweizer Spediteuren unterbreiteten Offerten in der von Ihnen verlangten Art und Weise übersichtlich und durchschaubar?

- Immer ....
- Meistens ....
- Selten ....
- Nie ....

b) Haben Sie die Möglichkeit, die in Offerten veranschlagten bzw. in Fakturen abgerechneten Kosten zu kontrollieren?

- Immer ....
- Meistens ....
- Selten ....
- Nie ....

15. Werden Sie durch Ihre Schweizer Spediteure dank deren weltweiten Informationsnetze auch über wirtschaftliche Gegebenheiten im Ausland orientiert, welche für Ihre Unternehmung von Interesse sein können, aber nicht unbedingt direkt mit Transporten im Zusammenhang stehen?

- Ständig ....
- Oft ....
- Selten ....
- Nie ....

16. Wie werden Sie den Spediteur in den kommenden Jahren voraussichtlich einsetzen?

	vermehrt	wie bisher	weniger
- Schiene			
. Sammelverkehr	....	....	....
. Komplettladungen	....	....	....
. Container-Sammelverkehr	....	....	....
. Container-Komplettladungen	....	....	....
- Strasse			
. LKW-Sammelverkehr	....	....	....
. LKW-Komplettladungen	....	....	....
- Binnenschiffahrt	....	....	....

	vermehrt	wie bisher	weniger
- Uebersee			
. Konventionell	....	....	....
. Container-Sammelverkehr	....	....	....
. Container-Komplettladungen	....	....	....
- Luft			
. Einzelsendungen	....	....	....
. Groupage	....	....	....
. Teil-Charter	....	....	....
. Full-Charter	....	....	....
- Importverzollung	....	....	....
- Ausfuhrzollbehandlung	....	....	....

17. a) Erlitten Sie schon Schadenfälle, welche auf ein auftragsrechtliches Verschulden des Spediteurs zurückzuführen waren?

- Keine ....
- Wenige ....
- Etliche ....

b) Wenn "Wenige" bzw. "Etliche"; wurden sämtliche dieser Schadenfälle anstandslos vom Spediteur oder dessen Haftpflichtversicherung zu Ihrer vollen Zufriedenheit geregelt?

- Ja ....
- Die meisten ....
- Nein ....

18. Wieviel beträgt in Ihrer Unternehmung der Transportkostenanteil in Prozenten der gesamten Produktekosten?

- Weniger als 1 % ....
- 1 - 5 % ....
- 6 - 20 % ....
- 21 - 40 % ....
- 41 - 70 % ....
- Ueber 70 % ....

19. a) Sollten sich die Verlader in der Schweiz Ihrer Ansicht nach organisieren?

- Ja ....
- Nein ....

b) Kennen Sie die Schweizerische Vereinigung der Transportbenützer Swiss Shippers' Council (SSC)?

- Ja ....
- Nein ....

c) Wenn "Ja" (Sie kennen den SSC); sind Sie Mitglied dieser Vereinigung?

- Ja ....
- Nein ....

d) Wenn "Nein" (Sie sind nicht Mitglied des SSC); weshalb nicht?

- Ihre firmenspezifischen Transportprobleme im Zusammenhang mit den Transportkosten sind zu spezieller Art ....
- Ihre firmenspezifischen Transportanliegen werden von Spediteuren kompetent und zufriedenstellend wahrgenommen ....
- .....

.....

ADRESSQUELLEN ZUR NACHFRAGEANALYSE

Aargauische Industrie- und Handelskammer

Allg. schweiz. Uhrenindustrie AG

Basler Handelskammer

Berner Handelskammer

Bündner Handels- und Industrieverein

Camera di commercio dell'industria e dell'artigianato del cantone Ticino

Chambre de commerce et d'industrie de Genève

Chambre fribourgeoise du commerce et de l'industrie

Chambre neuchâteloise du commerce et de l'industrie

Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie

Dachverband der schweiz. Industrie elektrischer Apparate und Geräte für den Haushalt

Eidg. Statistisches Amt: Arbeitsstätten mit mehr als 200 Beschäftigten in der Schweiz per 19.4.79

Fachverband von Elektrogeräte-Lieferanten

Fédération économique du Valais

Genossenschaft schweiz. Kohlen-Importfirmen

Gesamtverband der schweiz. Bekleidungsindustrie

Glarner Handelskammer

Handelskammer für die Kantone St.Gallen und Appenzell beider Rhoden

Interessengemeinschaft der Käseimporteure

Interessengemeinschaft schweiz. Foto-Kino-Lieferanten

Interessengemeinschaft der schweiz. Parkett-Industrie

Interessenverband schweiz. Exportunternehmungen

Internationales Woll-Sekretariat

Kaufmännische Gesellschaft Handelskammer Winterthur

Schweiz. Berufsholzhändler-Verband

Schweiz. Engros-Möbelfabrikantenverband

Schweiz. Gesellschaft für Chemische Industrie

Schweiz. Grosshandelsverband der sanitären Branche

Schweiz. Grossistenverband der Blumenbindereibranche

Schweiz. Handelszeitung vom 21.6.79: Wer sind die grössten Schweizer Unternehmen?

Schweiz. Liga der Importeure, Grossisten und Agenten der Möbelbranche

Schweiz. Pelz-Fachverband

Schweiz. Studiengesellschaft für rationellen Güterumschlag

Schweiz. Verband der Biscuits- und Confiseriefabrikanten

Schweiz. Verband der Grosshändler und Importeure der Motorfahrzeugbranche

Schweiz. Verband der Lieferanten kosmetischer, pharmazeutischer und verwandter Produkte

Schweiz. Verband der Spielwaren-Importeure und -Grossisten; Schweiz. Verband der Spielwarenfabrikanten; Schweiz. Verband der Feuerwerk-Fabrikanten und -Grossisten

Schweiz. Vereinigung der Transportbenützer

Schweiz. Zentralstelle für die Einfuhr flüssiger Treib- und Brennstoffe

Solothurnische Handelskammer

Thurgauische Handelskammer

Union des associations de fabricants de parties détachées horlogères

Verband der Konfektions-Agenten und -Importeure

Verband der Schweizer Druckindustrie

Verband schweiz. Baumaterial-Händler

Verband schweiz. Bijouterie-Grossisten

Verband schweiz. Edelmetallwaren-Fabrikanten

Verband schweiz. Eierimporteure

Verband der schweiz. Fabrikanten, Grossisten und Importeure der Zweiradbranche

Verband schweiz. Fleischwarenfabrikanten

Verband schweiz. Garnhändler und Gewebe-Exporteure

Verband schweiz. Grossisten der Kolonialwarenbranche

Verband schweiz. Grossisten der Mercerie, Bonneterie und Stickgarne

Verband schweiz. Holzwarenfabrikanten

Verband der schweiz. Industrie flexibler Verpackung

Verband schweiz. Karten-Verleger und -Grossisten

Verband schweiz. Kartonfabriken

Verband schweiz. Käseexporteure

Verband des schweiz. Kohlen-Import- und Grosshandels

Verband der schweiz. Korkindustrie

Verband schweiz. Lack- und Farbenfabrikanten

Verband des schweiz. Ledergrosshandels

Verband schweiz. Leinenindustrieller

Verband schweiz. Lieferanten der Innenausstattungs- und Bettwarenbranche

Verband schweiz. Mineralwasser-Importeure

Verband des schweiz. Papier- und Packmaterial-Grosshandels

Verband schweiz. Papier- und Papierstoff-Fabrikanten

Verband der schweiz. Polystyrol-Hartschaumhersteller

Verband schweiz. Roskopfuhren-Industrieller

Verband schweiz. Salami-Importeure

Verband schweiz. Spezialitäten-Grossisten

Verband schweiz. Schachtelkäsefabriken

Verband schweiz. Schmierölimporteure

Verband schweiz. Schokoladefabrikanten

Verband schweiz. Schuhgrossisten

Verband schweiz. Schuhindustrieller

Verband schweiz. Tee-Importeure en gros

Verband schweiz. Teigwarenfabrikanten

Verband schweiz. Teppich-Grossisten

Verband schweiz. Transit- und Welthandelsfirmen

Verband schweiz. Weinexporteure

Verband schweiz. Wein-Importgrossisten

Verband schweiz. Zigarrenfabrikanten

Verband schweiz. Zigarettenfabrikanten

Verein schweiz. Aluminium-Industrieller

Verein schweiz. Cartonnage-Fabriken

Verein schweiz. Maschinenindustrieller

Verein schweiz. Teppich-Fabrikanten

Verein schweiz. Textilindustrieller Wolle-Seide-Synthetics

Vereinigung schweiz. Automobil-Importeure

Vereinigung schweiz. Druckfarbenfabrikanten

Vereinigung schweiz. Hafermühlen

Vereinigung schweiz. Heizöl-Grossisten-Importeure

Vereinigung schweiz. Lebensmittel-Fabrikanten

Vereinigung schweiz. Stickerei-Exporteure

Vereinigung schweiz. Uhrenfabrikanten

Zentralverband der schweiz. Fettindustrie

Zentralschweizerische Handelskammer
Zentralstelle schweiz. Papierfabriken
Zürcher Handelskammer